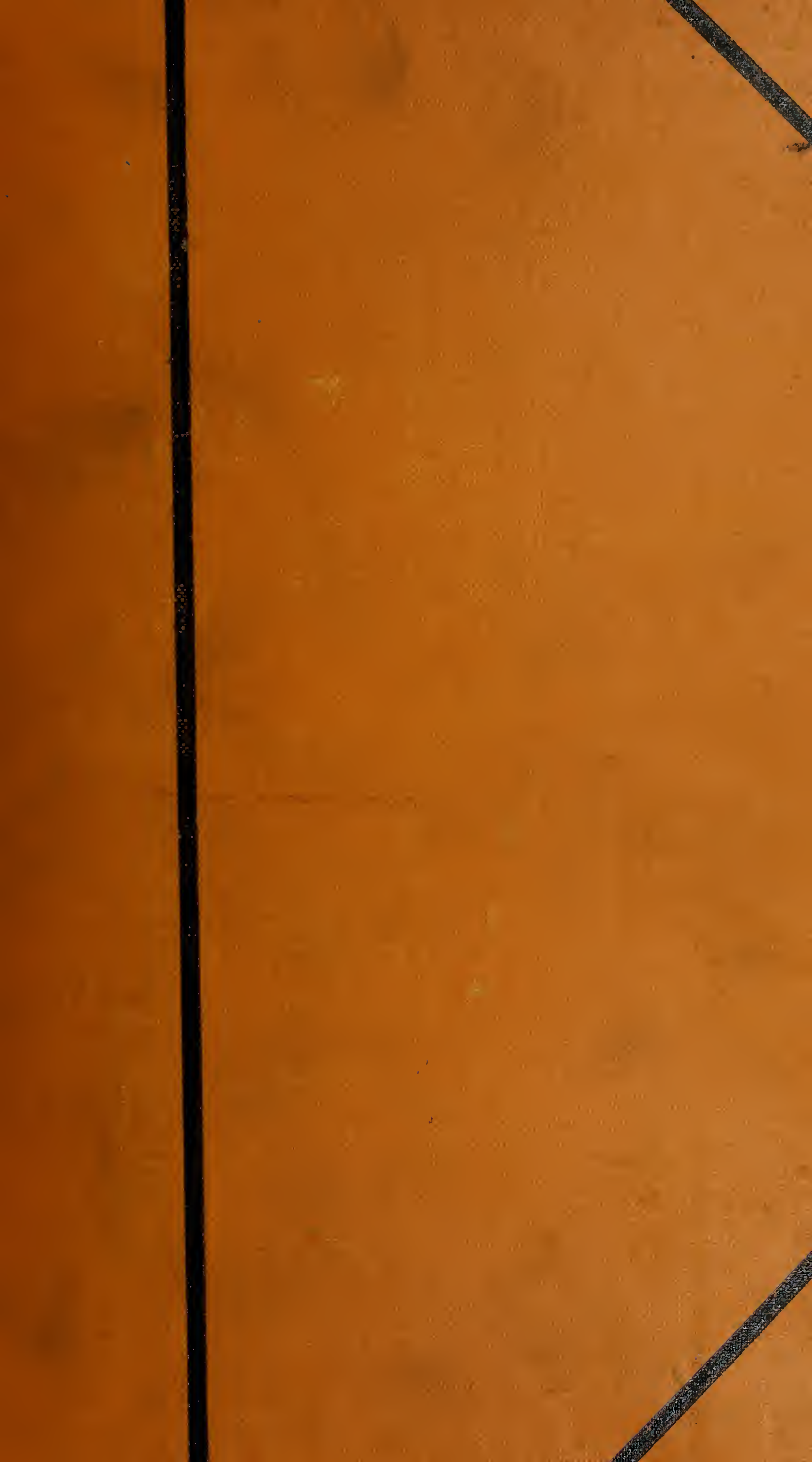
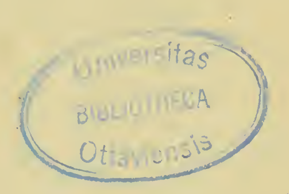



Universitas
BIBLIOTHECA
Ottaviensis



# DOCUMENTS DE LA SESSION

VOLUME 8



## TROISIÈME SESSION DU HUITIÈME PARLEMENT

DU

## CANADA



## SESSION 1898



OTTAWA
IMPRIMÉS PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE
MAJESTÉ LA REINE
1899

VOLUME XXXII.

☞Voir aussi la liste numérique, page 4.

# INDEX ALPHABÉTIQUE

DES

# DOCUMENTS DE LA SESSION

DU

# PARLEMENT DU CANADA

TROISIÈME SESSION, HUITIÈME PARLEMENT, 1898.

NOTE.—Pour trouver promptement si un document a été imprimé ou non, on a ajouté les lettres (p. i.) en regard de ceux qui ne sont pas imprimés ; on comprendra que ceux qui ne sont pas ainsi marqués sont imprimés. On trouvera de plus amples renseignements concernant chaque document dans la liste qui commence à la page 4.

☞Voyez aussi l'Index alphabétique, page 1.

# LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION

*Arrangée par ordre numérique, avec leur titre au long ; les dates auxquelles ils ont été ordonnés et présentés aux deux Chambres du parlement ; le nom du député qui a demandé chacun de ces documents, et si l'impression en a été ordonnée ou non.*

## CONTENU DU VOLUME N° 1.

**1.** Rapport de l'auditeur général pour 1897. Présenté le 10 février 1898, par l'hon. W. S. Fielding. *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

## CONTENU DU VOLUME N° 2.

**2.** Comptes publics du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1897. Présenté le 8 février 1898, par l'hon. W. S. Fielding. . . . . . . . . . . . . . . *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

**2*a*.** Estimations des sommes requises pour le service du Canada, pour l'année expirant le 30 juin 1899. Présentées le 28 mars 1898, par l'honorable W. S. Fielding. *Imprimées pour la distribution et les documents de la session.*

**2*b*.** Budget supplémentaire pour l'année expirant le 30 juin 1898. Présenté le 17 mai 1898, par l'hon. W. S. Fielding. . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

**2*c*.** Estimations supplémentaires pour l'année expirant le 30 juin 1899. Présentées le 30 mai 1898, par l'hon. W. S. Fielding. . . . . . . . . . . . . . . *Imprimées pour la distribution et les documents de la session.*

**2*d*.** Estimations supplémentaires additionnelles pour l'année expirant le 30 juin 1899. Présentées le 7 juin 1898, par l'hon. W. S. Fielding. *Imprimées pour la distribution et les documents de la session.*

**2*e*.** Estimations supplémentaires additionnelles pour l'année expirant le 30 juin 1898. Présentées le 7 juin 1898, par l'hon. W. S. Fielding... *Imprimées pour la distribution et les documents de la session.*

**3.** Liste des actionnaires des banques chartées de la puissance du Canada, à la date du 31 décembre 1897. Présentée le 10 juin 1898, par l'hon. W. S. Fielding. *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

**3*a*.** Rapport des dividendes restant impayés et des soldes non-réclamés dans les banques chartées du Canada, depuis cinq années ou plus, avant le 31 décembre 1897. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

## CONTENU DU VOLUME N° 3.

**4.** Rapport du surintendant des assurances pour l'année terminée le 31 décembre 1897. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

**4*a*.** Relevés préliminaires des affaires des compagnies d'assurances sur la vie, au Canada, pour l'année 1897. Présentés le 9 juin 1898, par l'hon. W. S. Fielding. *Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

**4*b*.** Sommaires des rapports des compagnies d'assurances au Canada, pour l'année 1897. Présentés le 9 juin 1898, par l'hon. W. S. Fielding. . . . *Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

## CONTENU DU VOLUME N° 4.

**5.** Rapport du département du Commerce, pour l'année expirée le 30 juin 1897. Présenté le 22 février 1898, par sir Richard Cartwright........*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

## CONTENU DU VOLUME N° 5.

**6.** Tableaux du Commerce et de la Navigation du Canada, pour l'exercice clos le 30 juin 1897. Présentés le 7 février 1898, par l'hon. W. Paterson.
*Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

## CONTENU DU VOLUME N° 6.

**7.** Rapport, relevés et statistiques du Revenu de l'intérieur du Canada pour l'exercice clos le 30 juin 1897. Présentés le 7 février 1898, par sir Henri Joly de Lotbinière.
*Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

**7*a*.** Inspection des poids et mesures, gaz et lumière électrique, pour l'exercice clos le 30 juin 1897. Présenté le 7 février 1898, par sir Henri Joly de Lotbinière.
*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

**7*b*.** Rapport du Revenu de l'intérieur, Falsification des substances alimentaires, pour l'année expirée le 30 juin 1897. Présenté le 16 février 1898, par sir Henri Joly de Lotbinière.
*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

**8.** Rapport du ministre de l'Agriculture, pour l'année 1897. Présenté le 9 mars 1898, par l'hon. S. A. Fisher.................... .... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

**8*a*.** Rapport du directeur et des officiers des fermes expérimentales pour 1897. Présenté le 7 juin 1898, par l'hon. S. A. Fisher........ .... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

## CONTENU DU VOLUME N° 7.

**8*b*.** Rapport sur les archives du Canada, 1897... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

**8*c*.** Rapport du commissaire de l'agriculture et de la laiterie.
*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

**8*d*.** Statistique criminelle pour l'année 1897...*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

## CONTENU DU VOLUME N° 8.

**9.** Rapport annuel du ministre des Travaux publics, pour l'exercice clos le 30 juin 1897. Présenté le 3 mai 1898, par l'hon. J. I. Tarte.......... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

**10.** Rapport annuel du ministre des Chemins de fer et Canaux pour l'exercice 1897. Présenté le 7 mars 1898, par l'hon. A. G. Blair............*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

## CONTENU DU VOLUME N° 9.

**11.** Rapport annuel du département de la Marine et des Pêcheries (marine), pour l'exercice clos le 30 juin 1897. Présenté le 3 février 1898, par sir Louis Davies.
*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

**11*a*.** Rapport annuel du département de la Marine et des Pêcheries (pêcheries), 1897. Présenté le 1er mars 1898, par sir Louis Davies............ .*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

**11*b*.** Rapport sur l'expédition à la Baie d'Hudson et au golfe de Cumberland avec le steamer *Diana*, sous le commandement de William Wakeham, Marine et Pêcheries, Canada, 1897. Présenté le 21 avril 1898, par sir Louis Davies.........*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

**11*c*.** Rapport du président du Conseil d'inspection des bateaux à vapeur, etc., pour l'année terminée le 31 décemcre 1897.......................... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

## CONTENU DU VOLUME N° 10.

**12.** Rapport du maître général des Postes pour l'année expirée le 30 juin 1897. Présenté le 31 mars 1898, par l'hon W. Mulock.................. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

**13.** Rapport annuel du département de l'Intérieur pour 1897. Présenté le 21 avril 1898, par l'honorable C. Sifton.......................... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

## CONTENU DU VOLUME N° 11.

**13a.** Rapport sommaire de la Commission Géologique pour l'année 1897. Présenté le 20 mai 1898, par l'hon. C. Sifton........................*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

**14.** Rapport annuel du département des Affaires des Sauvages, pour l'année expirée le 30 juin 1897. Présenté le 9 mars 1898, par l'hon. C. Sifton. .*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

## CONTENU DU VOLUME N° 12.

**15.** Rapport du Commissaire de la police à cheval du Nord-Ouest, 1897. Présenté le 14 avril 1898, par sir Wilfrid Laurier..................*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

**16.** Rapport du Secrétaire d'Etat pour 1897. Présenté le 24 mars 1898, par sir Wilfrid Laurier. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

**16a.** Rapport des membres canadiens de la Commission Internationale sur l'approfondissement des voies fluviales entre les grands lacs et l'Atlantique. Présenté le 9 juin 1898, par l'hon. A. G. Blair. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

**16b.** Liste du Service civil du Canada, 1897. Présentée le 7 février 1898, par l'hon. C. Fitzpatrick. *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

**16c.** Rapport du Bureau des Examinateurs du Service civil, pour l'année 1897. Présenté le 26 avril 1898, par sir Wilfrid Laurier.............. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

**16d.** Rapport annuel du département de l'Imprimerie et de la Papeterie publiques pour l'année expirée le 30 juin 1897. Présenté le 3 juin 1898, par l'hon. S. A. Fisher. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

**17.** Rapport des bibliothécaires conjoints du parlement, pour l'année 1897. Présenté le 3 février 1898, par l'hon. Orateur ....................................*Imprimé pour les documents de la session.*

## CONTENU DU VOLUME N° 13.

**18.** Rapport du ministre de la Justice sur les pénitenciers du Canada, pour l'exercice clos le 30 juin 1897 ............................ *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

**19.** Rapport du département de la Milice et de la Défense du Canada, pour l'année expirée le 31 décembre 1897. Présenté le 23 mars 1897, par l'hon. F. W. Borden. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

**20.** Copie d'un ordre en conseil concernant la délivrance de licences aux navires de pêche des Etats-Unis. Présentée le 3 février 1898, par sir Louis Davies ................................*Pas imprimée.*

**20a.** Reponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 12 avril 1897,—Etat faisant connaître le nombre de licences données pour faire la pêche dans le lac Erié en face de Elgin-Est et Ouest au moyen de seines, de rets à enclos ou de rets à mailler, et à qui elles ont été accordées, pendant les années 1895 et 1896; aussi, les noms de tous ceux qui ont demandé des licences pour l'année 1897, et les noms de ceux qui ont obtenu une licence et le montant payé par chacun. Aussi, copie de tous télégrammes, lettres, rapports et correspondance se rapportant en quelque manière à l'octroi ou au refus de ces licences. Présentée le 13 avril 1898.—*M. Ingram* ............. *Pas imprimée.*

**21.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 12 avril 1897,—Etat faisant connaître tous les contrats pour le transport des malles qui ont été annulés ou qui ont pris fin dans Elgin-Est et Ouest, depuis le 15 juillet 1896. Aussi, copie de toute correspondance, rapports, soumissions reçues et contrats passés pour le transport des malles, depuis le 15 juillet 1896, avec les noms et les montants. Présentée le 4 février 1898.—*M. Ingram*................................ *Pas imprimée.*

## CONTENU DU VOLUME N° 13—*Suite.*

**21a.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 5 mai 1897,—Copie de toute correspondance et papiers annulant le contrat passé avec M. Finkle pour le transport des malles de Newburg à Kingston, *via* Camden-Est, Wilton, Odessa, etc. ; et copie des soumissions pour le transport des malles de Newburg à Kingston, *via* Camden-Est, Wilton, Odessa, etc., et de toute correspondance, rapports et papiers se rapportant à ce contrat. Présentée le 4 février 1898.—*M. Wilson.* *Pas imprimée.*

**21b.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 3 mai 1897,—Copie de tous papiers et correspondance concernant les soumissions pour le contrat du service postal entre Shubénacadie et Dean, N.-E., y compris un état des soumissions reçues et un exposé des raisons qui ont fait donner le contrat à un nommé Guild. Présentée le 4 février 1898.—*Sir C. Hibbert Tupper.* *Pas imprimée.*

**21c.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 3 mai 1897,—Etat faisant connaître,— 1. Chaque contrat pour le transport des malles annulé depuis le 1er juillet 1896, la localité couverte par chaque contrat et le comté et la province. 2. Le nom de chaque entrepreneur. 3. Le prix de chaque contrat à l'époque de son annulation. 4. Le prix de chaque contrat dans le cas où de nouveaux contrats ont été passés. 5. La raison de l'annulation de chaque contrat. Présentée le 4 février 1898.—*M. Cameron*........................ ..... *Imprimée pour les documents de la session.*

**21d.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 30 mars 1898,—Copie de tous Ordres en Conseil, correspondance, rapports, soumissions, s'il en est, et papiers concernant le transport des malles entre Golden, C.-A., et Saint-Eugène, depuis juillet 1896, le nombre de voyages faits par chaque courrier et le montant payé à chacun. Présentée le 31 mai 1898.—*M. Foster*........ ........ . .... ............................ ....*Pas imprimée.*

**22.** Rejets par le conseil du Trésor des décisions de l'auditeur général entre la seconde session du huitième parlement, 1897 et la session de 1898. Présentés le 7 février 1898, par l'honorable W. S. Fielding............................................................................*Pas imprimée.*

**23.** Règles et ordres de la cour de l'Echiquier du Canada. Présentés le 7 février 1898, par l'honorable C. Fitzpatrick.............................................................................*Pas imprimés.*

**23a.** Règle générale de la cour Suprême, n° 87. Présentée le 25 mars 1898, par l'hon. C. Fitzpatrick. *Pas imprimée.*

**24.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 7 juin 1897,—Copie de toute correspondance conservée dans le département de l'intérieur concernant la garde et l'entretien des chevaux du gouvernement par S. J. Donaldson, de Prince-Albert, Saskatchewan, depuis octobre 1894 jusqu'à mai 1895, et se rapportant en quelque manière au fait que les dits chevaux ont été enlevés de la garde de Joseph Letellier de St. Just pour être confiés au dit S. J. Donaldson. Aussi, copie de tous comptes reçus de S. J. Donaldson pour la garde des dits chevaux et d'autres propriétés du gouvernement. Présentée le 7 février 1898.—*M. Davis*..............................*Pas imprimée.*

**25.** Copie de l'ordre en conseil et du contrat passé entre Sa Majesté et MM. Mackenzie et Mann pour la construction d'un chemin de fer entre la rivière Stikine et le lac Teslin. Présentés le 8 février 1898, par l'hon. A. G. Blair. *Voir "les Procès-verbaux," page* 37.

**26.** Relevé des mandats du gouverneur général émis depuis la dernière session du parlement à compte de l'exercice 1897-98. Présenté le 8 février 1898, par l'hon. W. S. Fielding.............*Pas imprimé.*

**27.** Rapport du commissaire de la police fédérale, pour l'année 1897. Présenté le 8 février 1898, par l'hon. C. Fitzpatrick...............................................................*Pas imprimé.*

**28.** Relevé des dépenses à compte de frais imprévus, du 1er juillet 1897 au 3 février 1898. Présenté le 10 février 1898, par l'hon. W. S. Fielding......................... .. ...................*Pas imprimé.*

**29.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 17 mai 1897,—Copie de tous papiers, rapports et correspondance concernant la pratique illégale de la pêche dans les eaux de la Colombie-Anglaise, et de tous papiers, rapports et correspondance au sujet de la contrebande sur le littoral de la Colombie-Anglaise. Présentée le 11 février 1898.—*M. Prior*................*Pas imprimée.*

**30.** Rapport de M. W. T. Jennings, I.C., sur les routes conduisant au Yukon. Présenté le 11 février 1898, par l'hon. C. Sifton.. ............ *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

## CONTENU DU VOLUME N° 13—*Suite.*

**30*a*.** Relevé du montant approximatif d'or récolté dans le district du Yukon depuis 1886 jusqu'à 1897, inclusivement. Présenté le 15 février 1898, par l'hon. C. Sifton.
*Imprimé pour les documents de la session.*

**30*b*.** Copie des papiers qui suivent, savoir :—1. Détails sur le type et la largeur de voie du chemin de fer de Kaslo à Slocan. 2. Proposition faite par J. Wesley Allison, représentant un syndicat, pour la construction du chemin de fer de Skagway, lac Bennett et Dawson-City. 3. Proposition faite par un syndicat, représenté par Lord Charles Montague, M. Clarence H. Mackay et M. H. Maitland Kersey, pour la construction d'un chemin de fer entre la rivière Stikine et le lac Teslin. 4. Lettres adressées au ministre de l'Intérieur par M. H. Maitland Kersey, en date des 22 et 23 janvier 1898. Présentée le 15 février 1898, par l'hon. C. Sifton. *Imprimée pour les documents de la session.*

**30*c*.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 22 février 1898, pour copie de tous papiers concernant toute proposition de M. Hamilton Smith pour la construction d'un chemin de fer vers le Yukon. Présentée le 22 février 1898, par sir Wilfrid Laurier.
*Imprimée pour les documents de la session.*

**30*d*.** Réponse à une adresse du Sénat, à Son Excellence le gouverneur général en date du 17 mars 1898,—Etat indiquant toutes les offres reçues par le gouvernement pour la construction du chemin de fer Stikine-Teslin, ou pour la construction de tout chemin de fer ou tramway devant relier les eaux du Yukon avec l'océan Pacifique ; aussi tous les plans, devis et autres documents s'y rapportant et toute la correspondance échangée sur ce sujet. Présentée (au sénat) le 3 mai 1898.—*Hon. M. Wood.*
*Pas imprimée*

**31.** Réponse supplémentaire à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 9 avril 1897,—Etat indiquant les noms, l'âge, les fonctions et le traitement de toutes les personnes employées dans les divisions intérieure et extérieure de chaque département du service civil ; aussi, les noms de ceux qui, ne faisant pas partie du service civil et étant employés par le gouvernement dans un département, ont été destitués, mis à leur retraite ou autrement démis de leurs fonctions depuis le 13 juillet 1896 dans les cas où il n'y a pas eu de commission d'enquête d'instituée ; le dit état spécifiant de quelle manière et pour quelles raisons la démission a été faite, la durée de l'avis donné aux personnes renvoyées, et le montant de la pension ou de la gratification accordée ; cet état indiquant aussi le nom, l'âge, l'emploi et le salaire ou la rétribution de chaque personne nommée dans le service civil à la place d'un employé démis ou en conséquence de cette démission. Présentée (au Sénat) le 16 mars 1898.—*Hon. M. Kirchhoffer.*
*Imprimée pour les documents de la session.*

**31*a*.** Réponse partielle à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général en date du 9 avril 1897,—Etat indiquant :—(1.) Le nombre de commissions délivrées et le nombre et les noms de tous les commissaires nommés par arrêtés du conseil ou autrement, depuis le onze juillet dernier, pour faire une enquête et un rapport sur les accusations portées contre des employés publics temporaires ou permanents d'avoir commis des actes blessants de partisannerie pendant la dernière élection fédérale ou en tout autre temps. (2.) Le nombre de commissions délivrées et le nombre et les noms de tous commissaires nommés pour faire une enquête et un rapport sur les accusations portées contre des employés publics temporaires ou permanents autres que ceux indiqués au paragraphe précédent. (3.) Le nombre et les noms de tous commissaires nommés pour s'enquérir de toutes réclamations faites contre le gouvernement, et la décision de ces commissaires sur ces réclamations. (4.) La date de chaque commission ainsi délivrée et la date de la nomination de chaque commissaire, ses noms, résidence et qualité. (5.) Le temps consacré à chaque enquête par chaque commissaire. (6.) Le montant payé ou à payer à chaque commissaire en honoraires, allocation quotidienne, rétribution, frais de route, dépenses incidentes de toute sorte. (7.) Le nombre de témoins assignés dans chaque cas à comparaître devant les commissaires enquêteurs. (8.) Le montant payé ou à payer à chaque témoin comme rémunération, allocation quotidienne, frais de route ou pour toute autre nature de services rendus. (9.) Le nombre d'huissiers et de constables employés dans chaque cas, et le montant payé ou à payer à chacun d'eux pour services rendus à quelque titre que ce soit. (10.) Les noms des avocats ou conseils retenus ou engagés par la Couronne pour conduire chaque cas et le montant payé ou à payer à chacun d'eux. (11.) Copie de tous rapports adressés à des chefs de départements ou à Son Excellence le gouverneur général en conseil par ces commissaires, faisant connaître leur décision en chaque cas ; aussi, une indication des mesures prises à la suite par tout chef de département ou par le gouverneur général en conseil. (12.) Le nom, l'âge, l'emploi et le salaire des personnes nommées à quelque charge ou

## CONTENU DU VOLUME N° 13—*Suite.*

## CONTENU DU VOLUME N° 13—*Suite.*

tous rapports ou accusations (s'il en est) contre le dit R. S. Thompson pour vente de liqueurs contrairement aux dispositions de l'Acte Scott et pour contrebande ou autres accusations, et de tous papiers faisant connaître quelle mesure (s'il en est) a été prise au sujet de ces accusations. Présentée le 28 mars 1898.—*Sir C. Hibbert Tupper*.......................... *Pas imprimée.*

**37*e*.** Réponse à un Ordre de la Chambre des Communes en date du 14 mars 1898,—Copie de tous les papiers, correspondance et rapports se rapportant à la destitution de S. R. Griffin, Isaac Harbour, N.-E., comme maître de poste, y compris une pétition signée par les sept-huitièmes (plus ou moins) des électeurs du dit district demandant de continuer dans son emploi un officier qui avait vingt-deux ans et demi de service. Présentée le 12 avril 1898.—*Sir C. Hibbert Tupper*...*Pas imprimée.*

**37*f*.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 30 mars 1898.—Copie de tous papiers, lettres, correspondance, dépositions, rapports, documents, etc., concernant la suspension de Victor J. A. Venner, comme agent pour la bande des Indiens de Ristigouche. Présentée le 12 avril 1898.—*M. McAlister* .............. *Pas imprimée.*

**37*g*.** Réponse à un Ordre de la Chambre des Communes en date du 18 avril 1898,—Copie de toutes lettres, papiers et correspondance ou rapports entre le ministre de l'Intérieur ou aucun de ses employés et tout agent ou tous agents des Sauvages touchant la destitution du docteur W. T. Orton, comme surintendant médical des Sauvages dans la province du Manitoba. Présentée le 27 avril 1898.—*M. Sproule*.......................... *Pas imprimée.*

**37*h*.** Réponse à un Ordre de la Chambre des Communes en date du 30 mars 1898,—Copie de toute correspondance entre quelque ministre de la Couronne et autres personnes concernant le renvoi du service de John Walker, comme gardien des bains souterrains de Banff, T. N.-O. Présentée le 27 avril 1898.—*M. Davin*.......................... *Pas imprimée.*

**37*i*.** Réponse à un Ordre de la Chambre des Communes en date du 14 mars 1898,—Copie de tous rapports et correspondance officielle se rapportant en quelque manière à la destitution de David Ross, gardien de pêcheries pour la branche nord-est de la rivière Margaree, dans l'Ile du Cap-Breton. Présentée le 28 avril 1898.—*Sir C. Hibbert Tupper*.......................... *Pas imprimée.*

**37*j*.** Réponse à un Ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 mars 1898,—Copie de tous papiers, correspondance et ordres concernant la destitution de François Corbeil, ci-devant gardien de quai sur le canal de Lachine. Présentée le 4 mai 1898.—*M. Bergeron* .................. *Pas imprimée.*

**37*k*.** Réponse à un Ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mars 1898,—Copie de tous rapports, correspondance et papiers, concernant la destitution de Charles Hoar, employé de l'Intercolonial à Pictou, N.-E. Présentée le 4 mai 1898.—*Sir C. Hibbert Tupper*.................. *Pas imprimée.*

**37*l*.** Réponse à un Ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 mars 1898,—Etat donnant,—(*a*) Les noms des employés renvoyés par le gouvernement, par voie de destitution ou autrement, sur le canal Welland et son coursier d'alimentation, depuis le 13 juillet 1896 jusqu'au 1er mars 1898. (*b*) Les années de service de chaque employé ainsi renvoyé. (*c*) Le chiffre de l'allocation de retraite, s'il en est. (*d*) La cause de la destitution dans chaque cas. (*e*) Le montant du salaire annuel que chaque employé retirait. (*f*) Les noms des nouveaux employés nommés, permanemment ou temporairement, entre les dates susdites. (*g*) Le montant du salaire à payer à chacun de ces nouveaux employés permanents ou temporaires. Présentée le 5 mai 1898.—*M. Montague.* *Pas imprimée.*

**37*m*.** Réponse à une Adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 18 avril 1898,—Etat donnant,—(*a*.) Les noms de tous les employés révoqués par le gouvernement, par destitution ou autrement, sur le canal Lachine, du 13 juillet 1896 au 1er mars 1898. (*b*.) Les années du service de chacun. (*c*.) Le chiffre de l'allocation de retraite s'il en est. (*d*.) La cause de la révocation dans chaque cas. (*e*.) Le chiffre du salaire annuel de chacun à la date de la révocation. (*f*.) Les noms des nouveaux employés nommés permanemment ou temporairement du 13 juillet 1896 au 1er mars 1898. (*g*.) Le chiffre du salaire mensuel à payer à chaque nouvel employé permanent ou temporaire. Présentée le 5 mai 1898.—*M. Quinn*.................. *Pas imprimée.*

**37*n*.** Réponse à un Ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 mars 1898,—Copie de tous rapports, correspondance et papiers concernant la destitution de R. H. Simonds employé dans les bureaux généraux de l'Intercolonial à Moncton, N.-B. Présentée le 5 mai 1898.—*M. Powell.* *Pas imprimée.*

## CONTENU DU VOLUME N° 13—*Suite.*

**37o.** Réponse à un Ordre de la Chambre des Communes, en date du 18 avril 1898,—Copie de toutes lettres, télégrammes et correspondance au sujet de la destitution de Thos. Walton, ci-devant agent de la bande des Sauvages de l'Ile Parry. Aussi copie du rapport de l'enquête faite à ce sujet. Présentée le 6 mai 1898,—*M. McCormick*.......... .... ........................*Pas imprimée.*

**37p.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 14 mars 1898, demandant,—1. Copie de toutes plaintes portées par affidavit ou autrement contre John Taylor, ci-devant maître de poste de la cité de Belleville; 2. Copie de tout arrêté en conseil retranchant le bureau de Belleville de la classe des bureaux de cité pour le mettre dans celle des bureaux de ville; 3. Un état donnant les noms des employés du dit bureau qui ont été renvoyés, leur âge, leur temps de service, le montant de la gratification accordée à ceux qui avaient servi moins de dix ans, et le montant de la pension de retraite allouée à ceux qui avaient dix ans ou plus de service; 4. Un état donnant les noms des employés qui ont été réintégrés et les salaires qu'ils reçoivent actuellement en sus de leur pension de retraite; 5. Les raisons pour lesquelles mademoiselle I. M. Newberry et W. B. Walker n'ont pas été employés de nouveau et ont été remplacés par deux personnes sans expérience; 6. Copie de toute correspondance échangée entre des membres de l'association de réforme de Belleville ou toutes autres personnes relativement au transfert du bureau de poste de Belleville de la classe des bureaux de cité à celle des bureaux de ville; ainsi qu'à la révocation ou destitution du maître de poste ou de commis du dit bureau; et copie de toutes pièces produites par les députations qui sont venues à Ottawa par rapport à l'affaire du dit bureau. Présentée (au Sénat) le 3 mai 1898.—*Hon. sir Mackenzie Bowell*........*Pas imprimée.*

**37q.** Réponse à un Ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 mars 1898,—Copie de toute accusation, preuve et rapport d'enquête, correspondance et papiers concernant la destitution de Thomas H. Miller, comme préposé à l'engagement au port de Bear-River, comté d'Annapolis, N.-E., et la nomination d'Albert Harris. Présentée le 9 mai 1898.—*M. Mills*..... ........... *Pas imprimée.*

**37r** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mars 1898,—Copie de toute correspondance, preuve faite devant des commissaires, rapports, recommandations et autres papiers concernant la destitution de Josep Steeves, ci-devant maître de poste à Elgin, comté d'Albert, N.-B., et la nomination de son successeur. Présentée le 12 mai 1898.—M. *McInerney*......*Pas imprimée.*

**37s.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 25 avril 1898,—Copie de tous ordres en conseil, rapports de l'inspecteur ou autres officiers du département des Postes, et de toute correspondance concernant le renvoi ou la retraite de M. M. G. McLeod, du service des postes dans la Nouvelle-Ecosse. Présentée le 13 mai 1898.
*Sir C. Hibbert Tupper* .. .................. ..... .. ... .. ... ....... ..*Pas imprimée.*

**37t.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mars 1898,—Copie de tous papiers, rapports et correspondance concernant la destitution de D. Bain, écr., agent à la station de Port-Mulgrave, sur la ligne de l'Intercolonial. Présentée le 17 mai 1898.
*Sir C. Hibbert Tupper*.. ............... .......................... .. ...........*Pas imprimée.*

**37u.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 2 mai 1898,—Copie de tous ordres en conseil, plaintes, dépositions, rapports, correspondance, papiers et documents en rapport avec la destitution de M. Elzéar Lanouette, maître de poste de Sainte-Anne de la Pérade, et la nomination de son successeur. Présentée le 18 mai 1898.
*M. Marcotte*........ ... .................... ......... .... .....................*Pas imprimée.*

**37v.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mars 1898,—Copie de toute correspondance, preuve faite devant des commissaires, rapports, recommandations et autres papiers concernant la destitution de Joshua L. Steeves, ci-devant percepteur des douanes à Hillsboro, comté d'Albert, N.-B., et la nomination de son successeur. Présentée le 25 mai 1898.
*M. McInerney*............................ .. . .... ....................*Pas imprimée.*

**37w.** Réponse à une adresse de la Chambre dee Communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 30 mars 1898,—Copie de tous ordres en conseil, papiers, correspondance, preuve et rapports se rapportant à l'enquête sur les accusations portées contre M. A. F. Cameron, du service des douanes à Sherbrooke, Nouvelle-Ecosse, et sur son renvoi d'office. Présentée le 25 mai 1898.
*Sir C. Hibbert Tupper*......................... ...... ........................ ... *Pas imprimée.*

**37x.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 30 mars 1898,—Copie de toute correspondance, ordres en conseil et pétitions, avec les noms des signataires, concernant la destitution de James M. Aitken, sous-percepteur des douanes au port extérieur de Montague, I.P.-E., et les motifs de sa destitution. Présentée le 25 mai 1898.
*M. Macdonald (King's)*. .............. ........................ ..*Pas imprimée.*

## CONTENU DU VOLUME N° 13—*Suite.*

**37y.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 9 mai 1898,—Copie de tous papiers concernant la destitution de John F. Tennant, ci-devant percepteur des douanes à Gretna, Manitoba. Présentée le 30 mai 1898.—*M. Quinn*. .*Pas imprimée.*

**37z.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 25 avril 1898,—Etat donnant : 1. Les noms de toutes les personnes qui, après avoir été au service du gouvernement dans les Territoires du Nord-Ouest, ont cessé d'être employées depuis juin 1896 ; 2. La date à laquelle leur service a pris fin et la raison de leur destitution dans chaque cas. Présentée le 2 juin 1898.—*M. Davin.* *Pas imprimée.*

**37aa.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 3 juin 1898, pour un état indiquant tous les changements opérés parmi les officiers et employés du département des douanes dans le comté du Cap-Breton, depuis juin 1896 ; et aussi, pour copie de toutes lettres, papiers, pétitions, télégrammes et correspondance recommandant ces changements ou s'y rapportant. Présentée le 3 juin 1898.—*Hon. W. Paterson*.............. ................... . ....... ........*Pas imprimée.*

**37bb.** Répose à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 17 juin 1897, demandant copie de toute correspondance échangée entre les différents départements ou leurs employés et M. Choquette, député de Montmagny, au sujet de la destitution des personnes suivantes : Charles Bouffard, directeur du bureau de poste à Berthier ; Louis Lavoie, directeur du bureau de poste à l'Ile aux Grues ; Joseph Bossinotte, directeur du bureau de poste au Cap Saint-Ignace ; Michel St. Pierre, directeur du bureau de poste à Saint-Paul du Buton ; Mme Cyp. Dunne, directrice du bureau de poste à Saint-Pierre, Rivière du Sud ; Napoléon Dugal, directeur du bureau de poste à Beaubien ; Cléophas Bélanger, directeur du bureau de poste à Landvilla ; Mme Ignace Mercier, directrice du bureau de poste à Mercier ; Alfred Dubé, employé sur l'Intercolonial ; J.-B. Proulx, employé sur l'Intercolonial ; Xavier Simoneau, employé sur l'Intercolonial ; Xavier Poitras, employé sur l'Intercolonial ; Sifroid Fortier, employé sur l'Intercolonial ; Télesphore Gendreau, maître du havre de Montmagny ; Maxime Dubé, officier de douane (*preventive officer*) ; Télesphore Gendreau, gardien du quai de Saint-Thomas. Présentée (au Sénat) le 7 juin 1898.—*Hon. M. Landry*..... ....................... . ................ ..........*Pas imprimée.*

**38.** Commission du major Walsh en qualité d'officier exécutif du Yukon. Présentée le 4 mars 1898, par Sir Wilfrid Laurier.......................................*Imprimée pour les documents de la session.*

**38a.** Copie des ordres en conseil des 17 et 26 août 1897, nommant James Morrow Walsh, écr, principal officier exécutif du gouvernement dans les Territoires du Yukon. Présentée le 7 mars 1898, par l'hon. C. Sifton............. ...........................*Imprimée pour les documents de la session.*

**38b.** Réponse à une Adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général en date du 17 mars 1898,—Copie des lettres et rapports reçus par le gouvernement ou quelqu'un des ministères du commissaire Walsh au cours de son voyage au district du Yukon ou depuis qu'il y est rendu. Présentée (au Sénat) le 3 mai 1898.—*Hon. M. Ferguson*..... .....*Imprimée pour les documents de la session.*

**38c.** Réponse à une Adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 30 mars 1898,—Copie de tous ordres en Conseil, commission, instructions, correspondance et papiers concernant la nomination et les devoirs du major Walsh, commissaire du district du Yukon, y compris tous avis concernant ses devoirs avant comme après son arrivée à Dawson-City. Présentée le 23 mai 1898.—*Sir C. Hibbert Tupper*........*Imprimée pour les documents de la session.*

**39.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellenee le gouverneur général, en date du 7 mars 1898, demandant copie de la correspondance échangée entre Sir Wilfrid Laurier et M. Foster, des Etats-Unis d'Amérique, à la suite de la réunion des arbitres sur la question des phoques à fourrure de la mer de Behring. Présentée le 7 mars 1898.—*Sir Wilfrid Laurier.* *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

**40.** Etat des affaires de la Compagnie de prêt et de placement Anglo-Canadienne (à responsabilité limitée), à la date du 31 décembre 1897. Présentée le 7 mars 1898.—*M. l'Orateur*...*Pas imprimée.*

**41.** Copie de l'ordre en conseil du 15 juillet 1897, en vertu duquel le droit de dragage dans la rivière Saskatchewan du Nord a été concédé à M. G. A. Drolet, et dans lequel sont énoncées les conditions de la dite concession. Présentée le 7 mars 1898.—Par l'Orateur..............*Pas imprimée.*

**41a.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 30 mars 1898,—Copie de l'acte de concession minière accordée au chevalier Drolet. Présentée le 7 mars 1898, par l'hon. C. Sifton .........*Imprimée pour les documents de la session.*

## CONTENU DU VOLUME N° 13—*Suite.*

**42.** Etat indiquant les réductions et remises faites durant l'année fiscale expirée le 30 juin 1897, en vertu de la clause 141 qui a été ajoutée à l'Acte des Sauvages par la clause 8, chapitre 35, 58-59 Vic. Présenté le 7 mars 1898, par l'hon. C. Sifton.................................. *Pas imprimé.*

**43.** Aussi,—Relevé de toutes les terres vendues par la Compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien depuis le 1er octobre 1896 jusqu'au 1er octobre 1897. Présenté le 7 mars 1898, par l'hon. C. Sifton.................................................................*Pas imprimé.*

**43a.** Etat donnant la correspondance, etc., concernant les affaires de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien échangée par le département de l'Intérieur depuis le dernier état présenté au parlement en vertu de la résolution du 20 février 1882. Présenté le 7 mars 1898, par l'hon. C. Sifton. *Pas imprimé.*

**44.** Etat donnant les ordres en conseil qui ont été publiés dans la *Gazette du Canada*, aux termes de la clause 91 de l'Acte des Terres Fédérales, chapitre 54 des Statuts Revisés du Canada et ses amendements. Présenté le 7 mars 1898, par l'hon. C. Sifton .........................*Pas imprimé.*

**44a.** Etat donnant les ordres en conseil qui ont été publiés dans la *Gazette du Canada* et dans la *Gazette de la Colombie-Anglaise* aux termes du paragraphe (*d*) de la clause 38 des règlements concernant l'arpentage, l'administration, l'affectation et la gestion des terres fédérales dans les limites de la zone de 40 milles des chemins de fer dans la province de la Colombie-Anglaise. Présenté le 7 mars 1898, par l'hon. C. Sifton................................. *Pas imprimé.*

**45.** Etat donnant les ordres en conseil qui ont été publiés dans la *Gazette du Canada* aux termes de l'Act d'irrigation du Nord-Ouest, 57-58 Vic., chap. 30, etc. Présenté le 7 mars 1898, par l'hon C. Sifton. *Pas imprimé.*

**46.** Etat donnant les noms et salaires de toutes personnes nommées ou promues dans le service civil durant l'année civile 1897, ainsi que l'emploi auquel chacune d'elles a été nommée ou promue. Présenté le 10 mars 1898, par sir Henri Joly de Lotbinière. *Imprimé pour les documents de la session.*

**47.** Correspondance, etc., concernant l'établissement d'une agence ou d'agences de la banque Canadienne de Commerce dans le district du Yukon. Présentée le 10 mars 1898, par l'hon. W. S. Fielding. *Imprimée pour la distribution.*

**48.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 17 mai 1897,—Copie de toute correspondance, soumissions demandées et reçues, ordres en conseil, et papiers se rapportant au service rapide sur l'Atlantique. Présentée le 14 mars 1898.—*Sir Adolphe Caron*.............................................*Pas imprimée.*

**49.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 14 mars 1898,—Etat faisant connaître le nombre d'acres ensemencés, l'espèce de grains semés, et le montant récolté sur chaque réserve sauvage dans les Territoires du Nord-Ouest. Présentée le 24 mars 1898.—*M. Davin.* *Pas imprimée.*

**49a.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 14 mars 1898,—Etat indiquant le nombre d'acres de terre réservés pour la colonisation dans les Territoires du Nord-Ouest ; le nombre d'acres réservés pour le même objet dans le Manitoba ; le nombre d'acres dans les Territoires du Nord-Ouest vendus aux chemins de fer ; le nombre d'acres réservés pour les chemins de fer ; le nombre d'acres réservés pour le gouvernement ; le nombre d'acres colonisés ; le nombre d'acres dans le Manitoba vendus aux chemins de fer ; le nombre d'acres réservés pour les chemins de fer ; le nombre d'acres réservés pour le gouvernement ; le nombre d'acres colonisés. Présentée le 27 avril 1898.—*M. Davin*....................................*Pas imprimée.*

**50.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 février 1898,—Copie de tous rapports, recommandations, etc., adressés par le conseil du barreau de Montréal au ministre de la justice au sujet des juges de la province de Québec. Présentée le 24 mars 1898.—*M. Bergeron.* *Pas imprimée.*

**51.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 18 février 1898,—Etat indiquant le nombre de permis délivrés pour l'introduction des liqueurs spiritueuses et enivrantes dans le district du Yukon, la date de ces permis, les noms des personnes qui les ont reçus, le nombre de gallons que portaient ces permis et le droit que le gouvernement a exigé par gallon. Présentée (au Sénat) le 29 mars 1898.—*Hon. M. Perley*........................*Pas imprimée.*

## CONTENU DU VOLUME N° 13—*Suite.*

**51*a*.** Réponse à une adresse du Sénat, à Son Excellence le gouverneur général, en date du 11 mars 1898,—Correspondance, par lettres ou télégrammes, échangée entre le gouvernement fédéral à Ottawa et Son Honneur le lieutenant-gouverneur des Territoires du Nord-Ouest, relativement aux permis donnés pour l'introduction des liqueurs dans le district du Yukon dans les derniers six mois ; aussi la correspondance échangée avec le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, concernant le droit de ce gouvernement d'accorder des permis pour l'introduction des liqueurs enivrantes dans le district du Yukon. Présentée (au Sénat) le 3 mai 1898.—*Hon. M. Perley.*
*Imprimée pour les documents de la session.*

**52.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 juin 1897,—Etat faisant connaître le nombre de tonnes de houille grasse et de charbon menu importé des Etats-Unis en 1896, aux différents ports d'entrée, et le montant des droits perçus à ces ports, ainsi que le droit payé par les chemins de fer du Grand-Tronc et du Pacifique Canadien. Présentée le 31 mars 1898.—*M. Roche.*
*Pas imprimée.*

**53.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 3 mai 1897,—Copie de la cédule B, déposée sur la table de la Chambre à la dernière session, faisant connaître les recommandations du bureau de la Trésorerie telles que soumises par un rapport du conseil à Son Excellence le gouverneur général les 6 et 7 juillet 1896, et destinées à être approuvées par lui ; aussi, un état démontrant l'action prise par le gouvernement sur chacune de ces nominations telles que faites par le dit ordre en conseil approuvé par Son Excellence, ou, dans le cas où aucune action n'a été prise, la raison de ce faire. Présentée le 13 avril 1898.—*Sir Charles Tupper*.................................................*Imprimée pour les documents de la session.*

**54.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 17 mai 1897,—Copie de toute correspondance, etc., non encore soumise à la Chambre, entre le gouvernement du Canada et celui de Terreneuve au sujet de l'entrée de cette Ile dans la Confédération ; aussi, copie de toute correspondance entre le gouvernement du Canada et celui de Terreneuve au sujet de l'établissement de relations commerciales plus libres entre Terreneuve et le Canada. Présentée le 13 avril 1898.—*M. Martin.* .....*Imprimée pour les documents de la session.*

**55.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 mars 1898,—Etat indiquant le nombre de minots de blé placés dans les élévateurs à Fort-William, du 15 septembre 1897 au 15 janvier 1898, et les diverses qualités (*grades*) de ce blé, tel qu'attesté par l'inspecteur de grains nommé par le gouvernement à cet endroit. Aussi, le nombre de minots de blé expédiés de ces élévateurs durant la même période et les diverses qualités de ce blé tel qu'attesté par le dit inspecteur. Présentée le 13 avril 1898.—*M. Richardson*..........................*Pas imprimée.*

**55*a*.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 11 mars 1898,—Etat indiquant la quantité de blé importée dans le Dominion depuis le 30 juin dernier ; la quantité de blé exportée durant la même période ; la quantité de blé exportée du Manitoba pendant la même période. Présentée (au Sénat) le 3 mai 1898.—*Hon. M. Wark*...............*Pas imprimée.*

**56.** Correspondance au sujet de l'immigration japonaise. Présentée le 13 avril 1898, par sir Wilfrid Laurier ...........................................*Pas imprimée.*

**57.** Copies de tous arrangements, non encore déposés sur la table, qui ont été conclus entre le département des Chemins de fer et la Compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer au sujet du prolongement vers Montréal du chemin de fer Intercolonial. Présentées le 19 avril 1898, par l'hon. A. G. Blair.
*Imprimées pour la distribution et les documents de la session.*

**58.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 14 mars 1898,—Copie de toute correspondance entre le gouvernement britannique et celui du Canada au sujet de la conférence des premiers ministres des colonies tenue à Londres en juin 1897, conformément à l'invitation de M. Chamberlain du 28 janvier précédent, et copie des minutes de cette conférence. Présentée le 20 avril 1898.—*M. Foster..Imprimée pour les documents de la session.*

**59.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 14 mars 1898,—Copie de toutes dépositions et papiers en rapport avec la cause de la Reine *vs* H. B. Cameron pour libelle, soit devant le magistrat de police ou la cour du Banc de la Reine à Montréal, y compris copie du jugement prononcé par le juge Wurtele sur la motion demandant que les cautions soient libérées. Présentée le 20 avril 1898.—*M. Bostock.* .... *Pas imprimée.*

## CONTENU DU VOLUME N° 13—*Suite.*

**60.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 février 1898,—Etat indiquant le coût des *Débats* chacune des années 1890 à 1897 inclusivement, y compris le coût de la sténographie, transcription, traduction, impression, reliure, transport par malle et *express*, et toutes autres dépenses se rattachant au système actuellement suivi pour la publication des *Débats* de la Chambre. Présentée le 21 avril 1898.—*M. Ellis*.................................................*Pas imprimée.*

**61.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 juin 1897,—Copie de toutes demandes ou recommandations pour des emplois comme facteurs des postes dans la cité de Brantford, dans le service de distribution gratuite promis par le ministre des postes. Présentée le 24 avril 1898.—*M. Clancy*.................................................*Pas imprimée.*

**62.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 mars 1898,—Etat donnant,—(*a*) les noms et nominations des membres de l'état-major et des employés du Collège Militaire Royal du Canada, qui ont été retranchés de la force entre le 30 juin 1896 et le 31 décembre 1897 ; (*b*) les dates correspondantes ; (*c*) les conditions respectives de leur engagement quant à la durée ; (*d*) la longueur respective du service qu'ils ont fait ; (*e*) l'allocation de retraite, s'il en est, donnée à chacun ; (*f*) les raisons pour lesquelles ces allocations ont été données, et les principes en vertu desquels elles sont données, avec explication des exceptions, s'il en est ; (*g*) les nominations qui ont été faites, après la création des vacances, et les dates de ces nominations ; (*h*) les dépenses supplémentaires causées au public par ces nouvelles nominations (en dehors des nominations faites pour cause de décès), y compris les dépenses de voyage, d'hôtel et autres dépenses occasionnées à cet effet ; (*i*) dans le cas de vacances résultant de décès, les montants accordés aux familles des employés décédés.—Présentée le 21 avril 1898.—*M. Tyrwhitt*.................................................*Pas imprimée.*

**62*a*.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 mars 1898,—Copie de toute correspondance et rapports directs ou indirects, et de toutes communications verbales entre les autorités impériales, les autorités du Canada et le commandant du Collège Militaire Royal du Canada au sujet des commissions données, dans les années 1898 et 1899, dans les forces régulières de Sa Majesté, à des cadets du Collège Militaire Royal du Canada. Présentée le 21 avril 1898.—*M. Tyrwhitt*.................................................*Pas imprimée.*

**63.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 5 avril 1897,—Copie de tous mémoires, déclarations et autres documents du gouvernement de la province du Manitoba au sujet d'une réclamation non réglée originant du fait que les frais de construction d'édifices publics ont été mis à la charge de cette province ; et copie de toute correspondance à ce sujet. Présentée le 21 avril 1898.—*M. LaRivière.*
*Imprimée pour les documents de la session.*

**64.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 30 mars 1898,—Copie de tous ordres en conseil, correspondance et papiers se rapportant en quelque manière à la réclamation de E. J. Walsh, écr, contre les autorités des Iles-sous-le-Vent. Présentée le 25 avril 1898.—*Sir C. Hibbert Tupper*.................................................*Pas imprimée.*

**65.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 mars 1898,—Copie de tous papiers se rapportant au congé définitif de William J. Spencer, de la police à cheval du Nord-Ouest, qui a été blessé le 14 mai 1885, pendant qu'il faisait la patrouille dans les Buttes à l'Aigle avec un détachement faisant partie de la colonne du colonel Otter ; aussi, copie du rapport et de la recommandation de la commission à laquelle cette question avait été soumise. Présentée le 25 avril 1898.—*M. Davin*.................................................*Pas imprimée.*

**66.** Rapport des commissaires chargés de faire une enquête et un rapport sur l'état et l'administration du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul. Présenté le 26 avril 1898, par l'hon. C. Fitzpatrick.
*Pas imprimé.*

**67.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 14 février 1898,—Copie de toute correspondance, estimés, soumissions, rapports et pétitions adressés au gouvernement concernant la submersion annuelle des fermes à Sainte-Geneviève, dans le comté de Jacques-Cartier, causée par l'exécution de travaux publics dans la rivière Ottawa. Présentée le 26 avril 1898.—*M. Monk*.................................................*Pas imprimée.*

**68.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 14 février 1898,—Copie de toute correspondance, estimés, soumissions, rapports et pétitions adressés au gouvernement au sujet de la construction d'un quai à la Pointe-Claire, dans le comté de Jacques-Cartier. Présentée le 26 avril 1898.—*M. Monk*.................................................*Pas imprimée.*

## CONTENU DU VOLUME N° 13—*Suite.*

**68a.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 30 mars 1898,—Copie de toute correspondance entre le département des travaux publics et M. L. H. Masson, de Saint-Anicet, concernant le quai du gouvernement à cet endroit. Aussi, copie de toute correspondance entre le dit département et des citoyens de Saint-Anicet au sujet de la construction d'une jetée au dit quai. Présentée le 28 avril 1898.—*M. Bergeron* .......... .......... *Pas imprimée.*

**69.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 18 avril 1898,—Copie de toute correspondance, rapports, ordres en conseil et papiers concernant l'impression du "Guide Officiel du Klondike" qui a été donnée à M. Daniel Rose, de Toronto. Présentée le 27 avril 1898.—*M. Foster* .................. *Imprimée pour les documents de la session.*

**70.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 14 mars 1898,—Copie des papiers et documents suivants : (*a.*) La commission délivrée à M. Rothwell, greffier en loi dans le département de l'intérieur, Ottawa, l'autorisant à faire une enquête sur les griefs de certains colons établis dans les limites de la zone des terres de la compagnie du chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo, sur l'île de Vancouver ; (*b.*) Toute la preuve faite à cette enquête à Nanaïmo, Victoria ou ailleurs ; (*c.*) Tous les rapports faits par le dit Rothwell sur toutes questions relevant de l'enquête instituée sous l'empire de la dite commission. Présentée le 27 avril 1898.—*M. McInnes* .................................. *Pas imprimée.*

**71.** Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 14 mars 1898,—Copie de tous papiers concernant l'adjudication du contrat pour la construction du pont de chemin de fer à Edmonton, y compris les annonces, devis, soumissions, contrats et leur modification subséquente, et correspondance. Aussi, état concernant les confiscations se rapportant à ce contrat et la décision du gouvernement à ce sujet. Aussi, état indiquant la condition de ces travaux actuellement. Présentée le 28 avril 1898.—*M. Davin* .............................. *Pas imprimée.*

**72.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 30 mars 1898,—Copie de tous papiers et correspondance (qui peuvent être raisonnablement produits) entre le gouvernement impérial et celui du Canada au sujet de l'amélioration des défenses du Canada. Présentée le 2 mai 1898.—*M. Casgrain* .............................. *Pas imprimée.*

**73.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mars 1898,—Copie de toute correspondance entre le maire de Gananoque ou toute autre personne et le gouvernement au sujet de l'enlèvement de la salle d'exercices militaires de la dite ville ; aussi, de toute correspondance concernant la vente ou l'acquisition d'un nouvel emplacement ; aussi de toutes offres faites par le président de la Société d'agriculture de la dite ville ou toute autre personne de louer ou vendre un édifice convenable pour y emmagasiner les armes et accoutrements ; et aussi, de toute autre correspondance avec le gouvernement ayant trait au même sujet. Présentée le 4 mai 1898. *M. Taylor* .................................................. *Pas imprimée.*

**73a.** Réponse supplémentaire au n° 73. Présentée le 11 mai 1898. *M. Taylor* ............ *Pas imprimée.*

**73b.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mars 1898,—Etat indiquant,—(*a.*) Quels travaux ou réparations ont été exécutés à la salle d'exercices militaires à Montréal, depuis le 1er septembre 1896 ; (*b.*) Le coût estimatif des dits travaux ; (*c.*) Les noms de ceux qui ont exécuté les travaux et les montants payés à chacun par le gouvernement ; (*d.*) Le mode suivi pour demander des soumissions pour ces travaux. Présenté le 11 mai 1899.—*M. Monk*... *Pas imprimée.*

**74.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 31 mars 1898,—Copie de la correspondance et des mémoires, documents, arrêtés du conseil, etc., relatifs à la question des écoles du Manitoba, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour. Présentée (au Sénat) le 3 mai 1898.—*Hon. M. Bernier*......... *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

**74a.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 31 mars 1898, demandant un état indiquant la quantité de terres réservées pour les écoles dans le Manitoba, la quantité de ces terres qui ont été vendues et le prix de leur vente ; le montant perçu sur le prix d'achat, les sommes encore dues au gouvernement, la manière dont ce fonds est placé et administré, le montant déjà payé à la province du Manitoba, avec indication de ce qui a été payé sur le capital et les intérêts, le montant restant au crédit de la province, tant en capital qu'en intérêts, les dates des paiements faits dans chaque cas, le montant de chaque paiement ; aussi, la correspondance, les documents, mémoires, etc., et les arrêtés du conseil relatifs à ce sujet. Présentée (au Sénat) le 31 mai 1898.—*Hon. M. Bernier.*

*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

## CONTENU DU VOLUME N° 13—*Suite.*

**75.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 25 mars 1898,—Copie de toute la correspondance échangée entre M. J. A. J. McKenna, le représentant du ministère de l'intérieur, et tout membre du gouvernement de la Colombie-Britannique, relativement au projet de transfert des sauvages de la réserve Songhees, dans la cité de Victoria, à quelqu'autre endroit de la Colombie-Britannique. Présentée (au Sénat) le 3 mai 1898.—*Hon. M. Templeman. Pas imprimée.*

**76.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur génerel, en date du 9 avril 1897,—Etat indiquant le nombre des billets de chemins de fer qui ont été vendus durant l'année 1896 par les différentes compagnies de chemins de fer du Canada, et distinguant ceux au-dessous du taux de deux cents par mille d'avec ceux au-dessus de ce taux. Aussi, le nombre de polices d'assurances sur la vie en vigueur, d'après l'échelle suivante : $500 et au-dessus, $1,000, $2,000, $5,000. $10,000, $25,000, $50,000. Aussi, le nombre d'assurances sur les enfants et le montant de cette classe d'assurances. Présenté (au Sénat) le 3 mai 1898.—*Hon. M. Boulton*............ .....*Pas imprimée.*

**77.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 28 mars 1898,—Copie des documents, lettres, télégrammes, rapports, recommandations, contrats, états de paiements, et de la correspondance échangée entre le ministre de la milice et toute personne quelconque ; aussi, des rapports et arrêtés du conseil relatifs à l'équipement de la force de milice et concernant les patentes Oliver, Lewis et Merrian. Présentée (au Sénat) le 4 mai 1898.—*Hon. M. Landry*............................................... .... ....................*Pas imprimée.*

**77a.** Réponse supplémentaire au N° 77. Présentée (au Sénat) le 30 mai 1898.—*Hon. M. Landry. Pas imprimée.*

**78.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 18 avril 1898, —Copie de tous les divers tarifs, supplémentaires, réguliers et spéciaux, qui ont été appliqués de temps à autre sur l'Intercolonial depuis la nomination de M. Harris. Présentée le 5 mai 1898.—*M. Foster*..*Pas imprimée.*

**78a.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 30 mars 1898—Copie de tous papiers et correspondance, y compris copie de l'annonce se rapportant à l'adjudication du contrat de l'Inter colonial pour barrières de fermes, durant l'hiver de 1896-97 ; copie de contrat de l'Intercolonial avec le nommé McNeil, de New-Glasgow, N.-E., et copie des soumissions et des dépôts faits par divers soumissionnaires pour ces travaux. Présentée le 5 mai mai 1898.—*Sir C. Hibbert Tupper. Pas imprimée.*

**79.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 14 mars 1898,—Copie de tous papiers et correspondance entre les officiers du département des Chemins de fer et Canaux et autres départements au sujet d'une réclamation de D. Connors, écr, Bayfield, Antigonish, pour pertes causées par le feu, comme aussi entre le réclamant et autres et le département. Présentée le 5 mai 1898. —*Sir C. Hibbert Tupper*......... ...... ........................ .................*Pas imprimée.*

**80.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 18 avril 1898,—Copie du rapport adressé au gouvernement par M. Wilfrid Mercier, qui a été chargé de faire une enquête sur la conduite des employés de l'écluse Sainte-Anne, sur la rivière Ottawa. Présentée le 5 mai 1898.—*M. Monk*......... .... ........................*Pas imprimée.*

**81.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 18 avril 1898,—Copie des comptes de M. H. H. Robertson, registraire de la cour d'élection lors du procès d'élection qui a eu lieu dans la cité de London dans l'automne de 1897, pour contester le droit de Thomas Beattie, écr, de siéger comme député de la cité de London, en rapport avec le dit procès, et copie des pièces justificatives, des certificats, et de toute correspondance à ce sujet. Présentée le 10 mai 1898.—*M. Calvert. Pas imprimée.*

**82.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 18 avril 1898,—Copie de toutes pétitions, rapports, demandes, lettres, télégrammes, preuve, dépositions, arguments, papiers, écrits, correspondance, adresses de juges, ordres en conseil et autres documents de toute espèce concernant la commutation de la sentence prononcée par Son Honneur le juge Ritchie, de la cour Suprême de la Nouvelle-Ecosse, contre Lyman Dart, ou concernant son pardon, ou toute demande de commutation ou de pardon ; aussi, copie de tous documents qui ont été pris en considération par le ministre de la Justice ou par le Solliteur général, ou par Son Excellence le Gouverneur général en conseil en rapport avec la dite commutation ou le dit pardon. Présentée le 10 mai 1898.—*M. Borden (Halifax)*.......................*Pas imprimée.*

## CONTENU DU VOLUME N° 13—*Suite.*

**83.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 14 février 1898,—Copie de toute correspondance, demandes de soumissions et soumissions reçues, rapports et ordres en conseil et liste de tous permis ou licences accordés, comprenant les noms des personnes auxquelles ils ont été accordés, l'étendue de terrain comprise et les conditions attachées à chacun de ces permis, le montant payé et à payer, en rapport avec les terrains aurifères à exploiter au moyen de travaux de mines ou de dragage dans les Territoires du Nord-Ouest et le district du Yukon. Présentée le 11 mai 1898.—*M. Foster.*
*Imprimee pour la distribution et les documents de la session.*

**83*a*.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 18 mars 1898,—Etat indiquant tous les permis de dragage sur la rivière Saskatchewan et ses tributaires donnés par le gouvernement durant les derniers dix-huit mois, le nom des personnes à qui ils ont été donnés, le montant du loyer et la somme payée, les travaux faits en vertu de ces permis, ainsi que les rapports officiels, s'il en existe, qui ont engagé le gouvernement à les accorder aux conditions qu'ils portent. Présentée (au Sénat) le 18 mai 1898. —*Hon. M. Lougheed.*
*Imprimée pour les documents de la session.*

**84.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 18 avril 1898,—Copie de tous ordres en conseil, correspondance, réclamations, mémorandums, déclarations, mémoires, etc., se rapportant au gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard et à une délégation composée de M. Warburton, premier ministre de la province, M. H. C. McDonald, procureur général de la province, et autres, au sujet de questions pendantes entre le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard et la Puissance du Canada. Présentée le 12 mai 1898.—*M. Martin.*
*Imprimée pour les documents de la session.*

**85.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 juin 1897,—Copie de toutes pétitions, lettres et documents concernant les réclamations des vétérans des troubles de 1837-38 pour pensions ou autre compensation, de toutes réponses administratives à ces réclamations, et de tous autres papiers s'y rapportant. Présentée le 12 mai 1898.—*M. Cameron*.................. *Pas imprimée.*

**86.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 mars 1898,—Copie de toutes pétitions, rapports, lettres, correspondance et papiers, y compris toutes lettres, communications ou correspondance entre les différents départements du gouvernement, et particulièrement la lettre du ministre de la marine et des pêcheries sous la dernière administration adressée au ministre des travaux publics d'alors, et la lettre de l'honorable M. Dickey citée dans cette dernière, faisant allusion à l'enlèvement des restes des piliers du vieux pont à l'embouchure de la rivière Bear, N.-E. Présentée le 13 mai 1898.—*M. Mills*.................................. *Pas imprimée.*

**87.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 18 avril 1898,—Copie du rapport de W. L. McKing, concernant la fabrication en Canada d'habillements pour la milice. Présentée le 16 mai 1898. *M. Belcourt*.................................... *Imprimée pour la distribution.*

**87*a*.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mars 1898,—Etat indiquant :—1. Tous les contrats pour habillements militaires conclus par le gouvernement du Canada, depuis le 1er septembre 1896 ; 2. Le nom de chaque entrepreneur et le montant de son contrat ; 3. Le mode suivi pour demander des soumissions dans chaque cas, et les noms et montants mentionnés par chaque soumissionnaire. Présentée le 6 juin 1898.—*M. Monk*................ *Pas imprimée.*

**88.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 juin 1897,—Copie de toute correspondance et télégrammes échangés entre le ministre de l'Agriculture ou aucun membre ou officier du gouvernement et toute personne quelconque au sujet du retrait ou du retrait projeté de l'aide ou du contrôle du gouvernement en ce qui concerne les beurreries et les fromageries dans l'Ile du Prince-Edouard. Aussi, copie de toute correspondance, etc., entre aucun membre ou officier du gouvernement et aucune personne quelconque représentant toute beurrerie ou fromagerie que l'on se propose d'établir et d'exploiter dans l'Ile du Prince-Edouard. Présentée le 16 mai 1898. *M. Martin*.............................................. *Pas imprimée.*

**89.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 3 mai 1897,—Copie de toutes lettres, papiers, correspondance, etc., concernant la fermeture, en mars dernier, du bureau de poste de Oak-Bay Mills, Québec. Présentée le 17 mai 1898.—*M. McAlister*............. *Pas imprimée.*

## CONTENU DU VOLUME N° 13—*Suite.*

**89*a*.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 25 avril 1898,—Copie de toute correspondance, papiers, télégrammes, etc., en la possession du gouvernement ou d'aucun de ses membres ou fonctionnaires concernant la fermeture du bureau de poste à St. Mary's Road East, Ile du Prince-Edouard. Présentée le 18 mai 1898.—*M. Martin*......................... *Pas imprimée.*

**90.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 18 avril 1898,—Copie de toute correspondance, lettres, télégrammes ou rapports entre les mains du gouvernement, concernant le décès de MacDonald et de Fraser qui ont contracté la diphtérie lorsqu'ils étaient employés à la construction du chemin de la Passe du Nid-de-Corbeau, et aussi concernant la tenue d'une enquête sur les restes de MacDonald et de Fraser, et l'ajournement de la dite enquête et l'émission d'un bref d'injonction pour empêcher le coroner Mead, de Pincher-Creek, de procéder à cette enquête ajournée. Présentée le 17 mai 1898.—*M. Bell (Pictou)* .............................. *Voir n° 90a.*

**90*a*.** Rapport des commissaires chargés de s'enquérir des plaintes concernant le traitement des journaliers sur le chemin de fer de la Passe du Nid-de-Corbeau. Présenté le 2 juin 1898, par l'honorable C. Sifton.............................. *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

**91.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 18 avril 1898,—Etat donnant les noms des personnes de qui ont été achetés des terrains pour les nouvelles améliorations sur la section Iroquois du canal des Galops, les montants payés, et la quantité de terrain achetée à chaque vendeur. Aussi, un état semblable pour la section Cardinal de ce même canal. Présentée le 17 mai 1898.—*M. Broder*.............................. *Pas imprimée.*

**92.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 30 mars 1898,—Copie de tous rapports à Son Excellence, ordres en conseil, papiers, correspondance et jugements de la cour Suprême du Canada, concernant la condamnation et la décharge du navire de pêche des Etats-Unis, le *Frederick J. Gerring*. Présentée le 18 mai 1898. *Sir Chs. Hibbert Tupper* .............................. *Pas imprimée.*

**93.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 14 février 1898.—Copie de toute correspondance, demandes de soumissions reçues, rapports et ordres en conseil, contrats passés et tous autres papiers concernant le service de steamers en hiver, entre Saint-Jean et Halifax et la Grande-Bretagne, depuis le 1er juillet 1897. Présentée le 26 mai 1898.—*M. Foster*.............................. *Pas imprimée.*

**94.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 18 avril 1898,—Copie du rapport du comité nommé par les autorités impériales pour étudier la question du câble télégraphique entre le Canada et l'Australie, et de toute correspondance ou rapports adressés à ce sujet au gouvernement canadien par les représentants du Canada dans le dit comité, ou par sir Sandford Fleming. Présentée le 25 mai 1898.—*M. Casey.*
*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

**95.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général en date du 18 avril 1898,—Copie de toutes pétitions, papiers, correspondance, ordres en conseil, commissions, instructions, preuve, rapports et documents concernant l'enquête sur la conduite du juge Spinks, juge de cour du comté de Yale, tenue par l'honorable juge McColl, de la cour Suprême de la Colombie Anglaise. Présentée le 25 mai 1898.—*Sir C. Hibbert Tupper*........... *Pas imprimée.*

**96.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes à Son Excellence le Gouverneur général en date du 30 mars 1898,—Copie de tous papiers et correspondance concernant la mise en force, sur le littoral du Pacifique ou de l'Atlantique, des lois du Canada sur le cabotage. Présentée le 26 mai 1898.—*Sir C. Hibbert Tupper*.............................. *Imprimée pour la distribution.*

**97.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 14 mars 1898,—Etat indiquant,—*(a)* Quels contrats pour harnais ou articles de sellerie militaires ont été donnés par le gouvernement du Canada, depuis le 1er septembre 1896. *(b.)* A qui ces contrats ont été donnés, et où ils ont été exécutés. *(c.)* Quels montants ont été payés pour l'exécution de ces contrats. *(d.)* Pour lesquels de ces contrats des soumissions publiques ont été demandées, et le montant de la soumission dans chaque cas ; Aussi, copie de toute correspondance du département de la milice au sujet de l'exécution de ces contrats. Présentée le 8 juin 1898—*M. Monk*.............................. *Pas imprimée.*

**98.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 15 mars 1898,—Copie de la correspondance et des télégrammes échangés entre le ministre de l'agriculture, ou tout autre membre de l'administration ou tout officier du gouvernement et les propriétaires ou agents

## CONTENU DU VOLUME N° 13—*Suite.*

de steamers, ou la chambre de commerce de Charlottetown, relativement à l'établissement d'un service d'emmagasinage à froid sur les steamers entre Charlottetown et les ports de la Grande-Bretagne ou des Indes Occidentales, et à la construction d'entrepôts frigorifiques à Charlottetown. Présentée (au Sénat) le 12 mai 1898.—*Hon. M. Ferguson*........ .................*Pas imprimée.*

**99.** Règlements relatifs à la rivière Stikine et aux rivières et aux lacs qui s'y déchargent. Présentés (au Sénat) le 18 mai 1898, par l'honorable R. W. Scott. ... ..... . ......................*Pas imprimée.*

**100.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 4 juin 1897,—Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement impérial et celui du Dominion au sujet du traité français. Présentée (au Sénat) le 25 mai 1898.—*Hon. M. Landry*....*Pas imprimée.*

**101.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 17 mars 1898,—Etat détaillé fourni par le ministère de l'Intérieur, des articles des dépenses autorisées de M. W. H. Sowden, pendant la durée de son emploi comme agent d'immigration ; aussi les noms de toutes les personnes qui, en conséquence des représentation de M. Sowden dans les comtés de Midland, sont allées au Nord-Ouest canadien et qui, comme l'a dit le ministre dirigeant au Sénat et comme le pense le gouvernement, seraient allées sans cela aux Etats-Unis ; aussi la résidence de ces personnes avant leur départ pour le Nord-Ouest et le lieu où elles se sont établies dans le Nord-Ouest. Présentée (au Sénat) le 25 mai 1898.—*Hon. M. Kirchhoffer*...... ..........*Pas imprimée.*

**102.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 5 mai 1898,—Copie de toute la correspondance et des arrêtés du conseil relativement à l'occupation, par la Compagnie du chemin de fer d'Esquimalt et Nanaïmo, de la réserve des sauvages Songhees, à Victoria, Colombie-Britannique. Présentée (au Sénat) le 26 mai 1898.—*Hon. M. Templeman.* *Pas imprimée.*

**103.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 18 mars 1898,—Copie de la correspondance échangée entre le gouvernement et les autorités impériales relativement au rapatriement du 100e régiment Royal Canadien. Présentée (au Sénat) le 26 avril 1898.—*Hon. M. Boulton*..............................................*Pas imprimée.*

**104.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mars 1898,—Copie de toute déclaration à l'entrée et à la sortie de tout port du Canada par le steamer des Etats-Unis, le *Yantic*, lorsqu'il a remonté le Saint-Laurent en 1897, et de tous papiers ou correspondance concernant son passage par le dit fleuve ou les canaux du Saint-Laurent. Présentée le 30 mai 1898.—*Sir C. Hibbert Tupper*.................................... ...........*Pas imprimée.*

**105.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes en date du 30 mai 1898, pour copie d'une lettre du major général Gascoigne, concernant certaines déclarations faites en parlement blâmant sa conduite comme officier commandant la milice du Canada, Présentée le 30 mai 1898.—*Sir Wilfrid Laurier*.......................*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

**106.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 25 avril 1898,—Copie de tous papiers. reçus et documents en la possession du gouvernement se rapportant en quelque manière à une demande d'indemnité adressée au gouvernement par Hugh Richardson, écr, juge de la cour Suprême des Territoires du Nord-Ouest, pour pertes subies à Battleford pendant le soulèvement du Nord-Ouest en 1885. Présentée le 31 mai 1898.—*M. Davis*....................*Pas imprimée.*

**107.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 9 mai 1898,—Copie de tous rapports et plans se rapportant en quelque manière à une route à travers les Territoires du Nord-Ouest vers le district du Yukon *via* Prince-Albert, la Saskatchewan, le lac Vert, l'Ile à la Crosse, la rivière Eau-Claire et le Fort-McMurray sur la rivière Athabaska. Présentée le 31 mai 1898.—*M. Davis*............. ....... ... ............... ..........*Pas imprimée.*

**108.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général, datée du 15 mars 1898 demandant copie de tous les rapports adressés au département de la marine et des pêcheries par les officiers en charge du steamer *Petrel*, relativement au service exécuté par ce steamer pendant l'hiver de 1896-97, ainsi qu'un état détaillé des dépenses faites pour ce service et les recettes perçues pour le fret et les passagers. Présentée (au Sénat) le 30 mai 1898.—*Hon. M. Ferguson.* *Pas imprimée.*

**109.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 2 mai 1898.—Copie de toute correspondance et rapports adressés au département de la milice concernant le cas d'un fermier du nom de Larose, de la paroisse de Saint-Laurent, dans le comté de Jacques-Cartier, qui a été blessé accidentellement au champ de tir de la côte Saint-Luc. Présentée le 1er juin 1898. *M. Monk*..... ....... ... .......................................*Pas imprimée.*

## CONTENU DU VOLUME N° 13—*Suite.*

**110.** Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 14 février 1898,—Copie de toute correspondance, demandes de soumissions, soumissions reçues, rapports et ordres en conseil, permis, licences ou baux d'affermage, avec les noms des personnes auxquelles ils ont été accordés et les conditions attachées à ces permis ou baux, et de tous autres papiers se rapportant à la concession des coupes de bois dans les Territoires du Nord-Ouest y compris le district du Yukon, depuis le 1er juillet 1897. Présentée le 3 juin 1898—*M. Foster.*
*Pas imprimée.*

**111.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 18 avril 1898,—Copie de tous rapports, correspondance, documents et papiers au sujet d'une demande d'indemnité formulée par Amable Frigon, de Montréal, pour une blessure qu'il a reçue au camp militaire de Laprairie en septembre 1891. Présentée le 3 juin 1898—*M. Casgrain* ........................ *Pas imprimée.*

**112.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 4 juin 1898, pour copie de toute correspondance concernant le transport des approvisionnements, pour 1898-99, pour la police à cheval du Nord-Ouest et les fonctionnaires du département de l'Intérieur dans le district du Yukon. Présentée le 4 juin 1898—*Hon. C. Sifton* ........................ *Pas imprimée.*

**113.** Réponse à une adresse du Sénat, à Son Excellence le Gouverneur général, datée du 26 mai 1898, demandant copie du contrat passé entre le gouvernement et la "Beaver Line Company" pour le transport des malles à travers l'Atlantique ; aussi, tous les mémoires, les lettres et la correspondance ayant rapport au dit contrat ou à son exécution, ou au refus de la compagnie de permettre à ses bateaux d'arrêter à Québec. Présentée (au Sénat) le 1er juin 1898—*Hon. M. Landry.*
*Pas imprimée.*

**114.** Réponse à une adresse du Sénat, à Son Excellence le Gouverneur général, datée du 11 mai 1898, demandant copie de la correspondance relative à la permission, refusée d'abord et accordée ensuite, au capitaine et major titulaire P. Bélanger, du 61e bataillon, de donner sa démission en conservant son grade de major, ainsi qu'il appert à l'ordre général de milice n° 55 de l'année 1894 et à la *Gazette du Canada* du 18 décembre 1897 ; aussi, tous documents, rapports et ordres concernant cette affaire. Présentée (au Sénat) le 1er juin 1898—*Hon. M. Landry* ........................ *Pas imprimée.*

**115.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général, datée du 25 mai 1898, demandant un relevé des soumissions reçues par le ministère de la milice et de la défense pour les travaux à faire au champ de tir à la cible, sur la rivière Ottawa, à l'est de la cité d'Ottawa ; aussi, un relevé de l'évaluation des quantités sur laquelle les soumissions ont été basées, et un état de la date et du montant du chèque envoyé avec chaque soumission. Copie de la soumission de J. Lyons et copie du chèque accompagnant cette soumission, indiquant la date de l'acceptation par la banque. Présentée (au Sénat) le 3 juin 1898—*Hon. M. Macdonald (Victoria)* ..... *Pas imprimée.*

**116.** Etat faisant connaître les prix payés à Bate et Cie, pour les articles de provisions alimentaires fournis à la force militaire envoyée dans le district du Yukon au mois dernier. Présenté (au Sénat) le 3 juin 1898, par l'hon. D. Mills ........................ *Imprimé pour les documents de la session.*

**117.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 25 avril 1898,—Copie de tous papiers, rapports et correspondance concernant le déplacement de commis des postes de leur domicile antérieur, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, en 1897 et 1898. Présentée le 7 juin 1898—*Sir C. Hibbert Tupper* ........................ *Pas imprimée.*

**118.** Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mars 1898,—Etat donnant les noms de tous les fournisseurs d'approvisionnements pour le camp militaire d'Aldershot, comté de King, N.-E., depuis juillet 1896, le prix alloué ou payé pour chaque classe d'articles fournis, les noms des soumissionnaires, les prix demandés par chaque soumissionnaire et les montants alloués. Aussi, une liste des prix payés pour chaque classe d'articles fournis pour le camp d'Aldershot en 1895, 1896 et 1897 et les noms des fournisseurs de chaque classe d'articles. Présentée le 9 juin 1898—*Sir C. Hibbert Tupper* ........................ *Pas imprimée.*

**119.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général, datée du 22 avril 1898, demandant toute la correspondance échangée entre les ministères de la milice, des travaux publics, de l'agriculture et toutes personnes quelconque, relativement à l'exposition de Québec de 1894 et à l'exposition prochaine de 1898. Présentée (au Sénat) le 7 juin 1898—*Hon. M. Bernier.*
*Pas imprimée.*

## CONTENU DU VOLUME N° 13—*Fin.*

**120.** Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général, en date du 12 mai 1898, demandant copie des documents suivants se rapportant à la nouvelle adjudication de contrats pour la construction des sections 1, 2, 4, 5, 6 et 7 du canal Soulanges. 1. Copie de l'avis demandant des soumissions pour la nouvelle adjudication des sections 4, 5, 6 et 7 du canal Soulanges. 2. Copie des devis pour la nouvelle adjudication des sections 4, 5, 6 et 7 du canal Soulanges. 3. Copie de la soumission de M. J. M. Hogan. 4. Copie de la soumission de M. Andrew Onderdonk. 5. Copie de l'arrêté du conseil, ou du ministre des chemins de fer et canaux, ou de l'ingénieur en chef des chemins de fer et canaux, abrégeant le délai fixé pour l'achèvement des sections 4, 5, 6 et 7, de la fin d'octobre 1899 à la fin d'octobre 1898. 6. La minute ou le mémoire d'une convention ou d'une conversation entre M. Andrew Onderdonk, entrepreneur des sections 4, 5, 6 et 7 du canal Soulanges et le ministre des chemins de fer et canaux, ou l'ingénieur en chef, faite ou tenue entre le 17 et le 20 mars 1897, ces deux jours inclusivement, ou à une date ultérieure, à l'effet que si M. J. M. Hogan, le plus bas soumissionnaire pour les sections 4, 5, 6 et 7 refusait de signer le contrat, A. Onderdonk entreprendrait les travaux aux prix donnés dans sa (Onderdonk) soumission et s'engagerait à les terminer à la fin d'octobre 1898. 7. Copie d'une lettre, ou d'une dépêche, adressée à M. J. M. Hogan, entre le 17 et le 22 mars 1897, ces deux jours inclusivement, le notifiant qu'il était le plus bas soumissionnaire pour les sections 4, 5, 6 et 7. 8. Lettre de M. J. M. Hogan au ministre des chemins de fer et canaux, entre le 17 et le 22 mars 1897, ces deux jours inclusivement, refusant de signer le contrat pour les sections 4, 5, 6 et 7 pour lesquelles il était le plus bas soumissionnaire. 9. Copie du contrat passé avec A. Onderdonk pour les sections 4, 5, 6 et 7 du canal Soulanges. 10. Copie de l'arrêté du conseil, résiliant le contrat d'Archibald Stewart pour les sections 1 et 2 du canal Soulanges. 11. Copie de l'arrêté du conseil relatif à la nouvelle adjudication des sections 1 et 2 du canal Soulanges. 12. Copie des avis publics ou des autres avis imprimés demandant des soumissions pour la nouvelle adjudication des sections 1 et 2 du canal Soulanges. 13. Copie de l'avis envoyé à Hugh Ryan lui demandant de soumissionner pour la nouvelle adjudication des sections 1 et 2 du canal Soulanges. 14. Copie de l'avis envoyé à John Ryan, lui demandant de soumissionner pour la nouvelle adjudication des sections 1 et 2 du canal Soulanges. 15. Copie de l'avis envoyé à Allan R. McDonnell, lui demandant de soumissionner pour la nouvelle adjudication des sections 1 et 2 du canal Soulanges. 16. Copie de l'avis envoyé à W. J. Poupore, lui demandant de soumissionner pour la nouvelle adjudication des sections 1 et 2 du canal Soulanges. 17. Copie de l'avis envoyé à un nommé Cleveland, lui demandant de soumissionner pour la nouvelle adjudication des sections 1 et 2 du canal Soulanges. 18. Copie de l'avis adressé à M. P. Davis, ou à Wm. Davis et Fils, lui demandant ou leur demandant de soumissionner pour la nouvelle adjudication des sections 1 et 2 du canal Soulanges. 19. Copie des avis adressés à d'autres entrepreneurs leur demandant de soumissionner pour la nouvelle adjudication des sections 1 et 2 du canal Soulanges. 20. Copie des devis et de la forme des soumissions pour la nouvelle adjudication des sections 1 et 2 du canal Soulanges. 21. Copie de toutes les soumissions *verbatim* et *litteratim* pour la nouvelle adjudication des sections 1 et 2 du canal Soulanges. 22. Copie *verbatim* et *litteratim* du contrat de MM. Ryan et Macdonnell au sujet des sections 1 et 2 du canal Soulanges. 23. Copie de l'avis ou des renseignements donnés aux soumissionnaires des sections 1 et 2 du canal Soulanges, au sujet du matériel dont ils auraient l'usage, et des conditions auxquelles ils pourraient s'en servir. 24. Etat du montant et de la nature du cautionnement donné par MM. Ryan et Macdonnell pour l'accomplissement de leur contrat relativement aux sections 1 et 2 du canal Soulanges. 25. Copie de l'avis aux soumissionnaires pour la nouvelle adjudication des sections 1 et 2 du canal Soulanges que le gouvernement fournirait une carrière pour l'usage des entrepreneurs. 26. Copie du contrat passé avec MM. Ryan et Macdonnell au sujet de la carrière de Rockland. 27. Etat de la *royalty* devant être payée par MM. Ryan et Macdonnell au département sur la pierre extraite de la carrière de Rockland. 28. Copie de l'arrêté du conseil, tenu entre le 15 et le 29 mai 1897 (ces deux jours inclusivement), au sujet du paiement de $10,000 à M. Archibald Stewart. 29. Copie d'une lettre ou d'une dépêche du département des chemins de fer et canaux adressée à un nommé C. W. Ross, commis dans le ministère des chemins de fer et canaux, dans le mois de décembre 1897 ou de janvier 1898, lui ordonnant d'entrer de force dans le bureau de M. Archibald Stewart, à sa carrière à Rockland. 30. Copie des lettres ou dépêches adressées par le ministère des chemins de fer et canaux à un nommé Middleton, inspecteur du gouvernement à Rockland, pendant le mois de décembre 1897 et jusqu'au 13 janvier 1898. Présentée (au Sénat) le 11 juin 1898.—*Hon. M. Lougheed*.................. ...*Pas imprimée.*

CANADA

---

# RAPPORT

DU

# MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

## CONCERNANT LES CONSTRUCTIONS SOUS SON CONTRÔLE

## POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1897

SOUMIS CONFORMÉMENT AUX PRESCRIPTIONS DU CHAPITRE 36, ARTICLE 37 DES STATUTS REVISÉS DU CANADA.

*IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT*



OTTAWA:
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LA REINE
1898

# Travaux Publics.

*A Son Excellence le très honorable sir John Campbell Hamilton-Gordon, Comte d'Aberdeen, Vicomte Formartine, Baron Haddo, Methlic, Tarves et Kellie, dans la pairie d'Ecosse ; Vicomte Gordon d'Aberdeen, dans la pairie du Royaume:Uni ; Baronnet de la Nouvelle-Ecosse, etc., etc., Gouverneur Général du Canada.*

QU'IL PLAISE À VOTRE EXCELLENCE,

J'ai l'honneur de soumettre le rapport annuel du ministère des travaux publics, pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

J'ai l'honneur d'être,

de Votre Excellence,

le très obéissant serviteur,

J. ISRAEL TARTE,

*Ministre des Travaux publics.*

OTTAWA, 12 avril 1898.

# INDEX ALPHABÉTIQUE

DU

# RAPPORT ET DES ANNEXES

# RAPPORT

DU

# DÉPUTÉ-MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

## EXERCICE 1896-97.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 2 avril 1898.

A l'honorable J. ISRAEL TARTE,
Ministre des travaux publics.

MONSIEUR LE MINISTRE,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport du ministère des travaux publics couvrant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

DÉPENSES.

Les dépenses ont été comme suit :—

| | |
|---|---|
| Havres, rivières, ponts, etc. | $695,438 87 |
| Edifices publics | 865,889 33 |
| Télégraphes | 64,720 01 |
| Divers, y compris appointements, etc. | 118,606 00 |
| | $1,744,654 21 |

Comparées avec celles de 1895-96, les dépenses de 1896-97 accusent une augmentation ; néanmoins, elles sont bien au-dessous de celles des cinq exercices précédents.

| | |
|---|---|
| Dépenses—1890–91 | $2,762,020 98 |
| " 1891–92 | 2,084,644 38 |
| " 1892–93 | 2,274,448 47 |
| " 1893–94 | 2,315,021 67 |
| " 1894–95 | 2,033,219 53 |
| " 1895–96 | 1,583,409 35 |

REVENUS.

Les revenus se sont élevés à $109,966.01—excédant considérable sur 1894–95 et 1895–96.

| | |
|---|---|
| Revenus de 1890–91 | $136,154 88 |
| " 1891–92 | 100,929 71 |
| " 1892–93 | 126,185 25 |
| " 1893–94 | 119,779 36 |
| " 1894–95 | 101,846 27 |
| " 1895–96 | 102,439 12 |

Les revenus proviennent des sources suivantes :—

| | | |
|---|---|---|
| Glissoirs et estacades, région de l'Ottawa... | $51,818 17 | |
| " " " du St-Maurice | 22,090 50 | |
| | | $73,908 67 |
| Bassin de radoub d'Esquimalt.. .............. | $7,514 89 | |
| " de Lévis .................... | 12,345 57 | |
| " de Kingston ............... | 6,360 90 | |
| | | 26,222 09 |
| Ecluse de la rivière du Lièvre......... ... ... | $ 198 45 | |
| " " Yamaska.................. | 254 91 | |
| | | 463 36 |
| Télégraphes. ............................................. | | 9,371 92 |
| | | $109,966 01 |

Vous observerez que les revenus provenant des glissoirs et estacades, des bassins de radoub et des écluses ont excédé de $5,585.44 ceux de l'exercice précédent. Les perceptions opérées dans la région de l'Ottawa ont donné un surplus de $2,180.52, et celles du Saint-Maurice un surplus de $731.76. Ce sont les plus considérables que ces ouvrages aient jamais fournies.

Les recettes du bassin de radoub d'Esquimalt ont été de $7,514.89, soit $2,706.79 de moins que pendant le précédent exercice. Bien que le tonnage des navires entrés au bassin ait été plus considérable qu'en 1895-96, ils y sont restés moins longtemps. Ce bassin se ressent aussi beaucoup de la concurrence que lui fait le chemin de fer de marine qui loge des navires de 2,500 tonneaux, et ce à des prix si bas que les navires préfèrent même attendre des semaines pour y entrer. Les récentes découvertes du Yukon auront, entre autres résultats, celui d'amener aux ports de la Colombie-Britannique des navires d'un plus gros tonnage qui, au besoin, devront prendre le bassin du gouvernement.

Les recettes du bassin de Lévis ont été de $12,346.57, excédant de $3,511.18 sur 1895-96; celles du bassin de Kingston, $6,360.60, excédant de $2,405.82.

Les écluses de la rivière du Lièvre et de la rivière Yamaska ont produit $463.36,—soit une diminution de $51.37.

Les télégraphes ont donné $9,371.92 de recettes, c'est-à-dire $1,941.45 de plus qu'en 1895-96.

EDIFICES PUBLICS.

Les différents édifices publics du pays ont été entretenus sous le contrôle du ministère. Les réparations et rénovations ont été faites avec soin : vous en verrez les détails dans le rapport de l'architecte en chef intérimaire, à l'annexe 11. Quatre-vingt-cinq des édifices sont éclairés au gaz, 65 à la lumière électrique incandescente, 1 au gaz naturel, et les autres au pétrole. Des soumissions ont été demandées, par annonces pubiées dans les journaux, pour fournir du charbon à 138 des édifices; plus de 200 édifices, en tout, ont été approvisionnés de bois et de charbon. La quantité ordinaire de charbon (5,000 tonnes) a été achetée pour les édifices d'Ottawa.

Je regrette d'avoir à consigner ici le désastreux incendie qui a eu lieu dans l'édifice ouest des ministères, en la cité d'Ottawa, le soir du 11 février 1897. Le feu, qui avait pris naissance sous le plancher d'une petite salle de l'attique occupée par

le ministère des chemins de fer et canaux et située vis-à-vis l'ascenseur, fut découvert quelques minutes avant 5 heures de l'après-midi; quoique les extincteurs dont l'édifice est muni fussent immédiatement mis en œuvre, l'incendie prit bientôt un développement tel que l'on dut mander la brigade des pompiers de la ville. Elle répondit sur le champ à l'appel; mais l'insuffisance du service d'eau et le fait que les pompiers ne connaissaient pas les dispositions intérieures de l'édifice firent que la lutte contre l'élément destructeur ne fut pas couronnée de succès, et bientôt il devint évident que tout l'attique, partant de la tour Mackenzie et couronnant le département des travaux publics et celui de la marine et des pêcheries, était irrévocablement condamné. Tous les efforts possibles furent déployés pour sauver les nombreux plans, livres, papiers et documents qui se trouvaient dans les bureaux occupés par des employés de notre département et de ceux de la police à cheval et de la marine. Nombre de gens offrirent spontanément leurs services pour aider à transporter ces précieux effets en lieux sûrs. Les parties inférieures de l'édifice furent peu atteintes par le feu, mais la quantité d'eau lancée sur l'édifice depuis 5 heures de l'après-midi jusque vers 6 heures du matin y fit des dégâts considérables qui forcèrent les ministères installés dans l'édifice—sauf ceux du revenu de l'intérieur et des chemins de fer dont les bureaux ne furent pas avariés—à chercher ailleurs un refuge temporaire. Le travail de déblaiement se fit avec méthode et la restauration de l'édifice fut commencée immédiatement afin que les ministères pussent réintégrer leurs bureaux aussitôt que possible. Le ministère des travaux publics fut le premier à rentrer le 24 avril, et fut bientôt suivi par les ministères de la marine, de la milice et des douanes.

Ensuite commencèrent, sous la direction de l'architecte en chef, les travaux de construction d'un plancher incombustible dans l'étage supérieur de l'édifice, travaux qui donnèrent un résultat satisfaisant; et des contrats furent adjugés pour la fourniture et l'installation d'un toit en fer qui, avec sa couverture de cuivre, protégera désormais le nouvel étage de l'édifice contre toute possibilité d'incendie.

Pour plus ample protection, et afin de perfectionner le service d'eau nécessaire à cette protection, des conduits de 8 pouces ont été posés à partir de la grande conduite de la ville sur la rue Wellington jusqu'aux édifices du parlement et des ministères, et des contrats ont été conclus pour les fournitures de pompes puissantes mues par l'électricité qui seront installées dans chaque édifice et qui seront toujours à portée au premier signal d'incendie. Tous les édifices ont aussi été pourvus de tuyaux neufs, et nous espérons qu'au besoin les précautions qui ont été prises seront suffisantes pour mettre nos splendides édifices à l'abri de dommages comme ceux causés par l'incendie du 11 février.

Nous croyons que les édifices mentionnés dans le rapport de l'année dernière comme étant en voie de construction seront terminés dans le cours du prochain exercice; ces édifices sont: la salle d'exercices à Halifax et le nouveau bureau de poste à Victoria; ce dernier est à peu près en état d'être occupé par le département des postes.

Le bureau de poste de Rimouski a été terminé et occupé le 14 février dernier, et les édifices publics à Arnprior et à Portage-la-Prairie achèvent.

Les sommes dépensées pour les édifices publics—construction, réparations et entretien—ont été en totalité de $865,889.33.

## DRAGAGE.

Les travaux de dragage dans le grand chenal entre Montréal et Québec ont été continués, durant l'exercice, par quatre dragueurs. La quantité de déblais enlevée a été de 330,207 verges cubes ; le coût du dragage dépendait de la nature des matières à enlever. Là où il y avait du tuf, des pierres et des cailloux à enlever, le coût par verge cube a été de 43·02 centins; lorsque c'était du tuf, du gravier et des pierres, le coût a été de 43·07 ; tandis que celui de l'argile et de la pierre a été de 10·21 centins, et celui de l'argile molle et de la pierre, 11·11 centins.

Dans les provinces maritimes, le ministère a fait du creusage à 21 différents endroits avec six dragueurs, le *St. Lawrence*, le *Canada*, le *New Dominion*, le *Prince Edward*, le *George McKenzie*, et le *Cape Breton*.

Le coût moyen par verge cube de matière enlevée a varié de 14·39 cents. pour le dragueur *St. Lawrence* à 67·09 cents. pour le *George McKenzie*.

Dans Québec, les dragueurs *St. Louis*, *Nithsdale* et *Canal No.* 1 ont travaillé à dix différents endroits, le coût moyen du travail du *Nithsdale* étant 34·46 cents. la verge cube, celui de la *St. Louis*, 24·45 cents. la verge, et le *Canal No.* 1, 41·41 cents.

Dans l'Ontario, des travaux ont été faits à 18 différents endroits, par cinq dragueurs, savoir : le *Challenge*, au coût de 16·79 cents. par verge cube ; le *Ontario*, au coût de 10·78 ; le *Nipissing*, à 12·98 cents. ; le *Queen*, à 14·93 cents. et le *Dragueur n°* 9 travaillant dans la rivière Kaministiquia, et à Port-Arthur, au prix minime de 4·70 cents.

Le nombre total de verges enlevées par la flotte entière, durant l'exercice, a été de 1,263,099 verges cubes.

## PORTS ET RIVIÈRES.

Les contrats signés par le département pour l'amélioration des différents ports et rivières mentionnés dans les annexes de ce rapport, ont été remplis avec un succès remarquable sous la surveillance des différents ingénieurs de district de ce département, et des sommes ont été inscrites dans les estimations budgétaires du prochain exercice pour la continuation des améliorations aux endroits les plus importants. Parmi les sujets qui ont occupé le plûs sérieusement l'attention du département durant le dernier exercice financier, je dois mentionner l'amélioration du port de Montréal, et du chenal du Saint-Laurent entre Montréal et Québec, ainsi que l'approfondissement de l'entrée des ports les plus importants de l'Ontario pour subvenir aux besoins de la navigation pour le commerce du grain et autres branches du commerce maritime, qui sont de la plus haute importance et qui attirent la sérieuse attention des hommes d'affaires du pays.

Les travaux dans le chenal des navires entre Montréal et Québec ont été poussés avec une grande activité, et un nouveau dragueur du type *Laval*—le *Laurier*,—avec un nouveau et puissant remorqueur—le *St. Jean d'Iberville*—ont été ajoutés à la flotte de dragueurs du Saint-Laurent. Les annexes de ce rapport indiquent les différents endroits dans les diverses provinces du Canada où il a été fait des travaux, et en les lisant on comprendra le soin appporté par le chef du département pour répondre, dans la mesure du possible et des crédits votés, aux besoins du commerce du pays.

# Travaux Publics.

## TÉLÉGRAPHES.

Il y a 2,754¾ milles de lignes télégraphiques sous le contrôle du département, subdivisées en 2,548¼ milles de lignes de terre et 206½ de câble sous-marin, comme suit :—

| —— | Lignes de terre. | Câble. |
|---|---|---|
| | Milles. | Milles. |
| Dans Terreneuve | 14 | |
| " Nouvelle-Ecosse | 238¼ | 22¾ |
| " Nouveau-Brunswick | 76 | 10¼ |
| " Québec | 931 | 164¾ |
| " Ontario | 24 | 8¾ |
| " Colombie-Britannique | 567 | |
| " Territoires du Nord-Ouest | 698 | |
| | 2,548¼ | 206½ |

Les lignes télégraphiques de la Colombie-Britannique sont: la ligne Ashcroft-Barkerville, celle de Victoria à Cape-Beale, et les lignes réunissant Nanaïmo à Comox, et Alberni-Nanaïmo. La ligne dans Ontario relie Leamington à Pointe-Pelée et autres endroits sur l'île Pelée. Le service télégraphique dans Québec est divisé en cinq parties: une de la Baie Saint-Paul à Chicoutimi ; la seconde allant de Murray Bay à la Pointe-aux-Esquimaux ; la ligne de la Quarantaine, de Québec à la Grosse-Ile, et le service de l'île Anticosti aux îles de la Madeleine. Dans le Nouveau-Brunswick, les lignes du gouvernement établissent la communication entre Chatham et Escuminac, et aussi entre Eastport et Campobello, Grand Manan, les îles Cheney et Whitehead.

Les lignes de la Nouvelle-Ecosse s'étendent de Sydney-Nord à Meat-Cove, d'où communication est établie avec les îles de la Madeleine et les îles Saint-Paul par câble sous-marin. Il y a aussi communication télégraphique, sous le contrôle du gouvernement, entre Mabou et Chéticamp, ainsi qu'entre Barrington et Cap-Sable. Finalement, mentionnons les lignes des Territoires du Nord-Ouest qui s'étendent de Qu'Appelle à Edmonton et Saint-Albert sur un parcours de 607½ milles, et de Moosejaw à Wood Mountain, 90½ milles.

Les différentes lignes de télégraphe ont été, à peu d'exceptions près, maintenues en bon état durant l'exercice.

Le prolongement de la ligne de la côte nord au delà de la Pointe-aux-Esquimaux vers Belle-Isle, pour lequel il a été voté un crédit à la dernière session, est en voie de construction. Elle a atteint la baie de la Piastre, à 43 milles en aval de la Pointe-aux-Esquimaux en juillet, et un point à 43 milles plus en aval et à environ 12 milles à l'ouest du Petit Natashquan, en octobre ; des bureaux ont été ouverts au public à ces deux endroits. On se propose de continuer l'an prochain le prolongement de cette ligne sur la côte.

## OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Le total de la correspondance de ce département l'an dernier a été très considérable. L'incendie du 11 février 1897 a détruit un ou deux registres de la division

du secrétaire, ce qui empêche de donner un état absolument exact. Le nombre total de lettres reçues serait d'environ 32,000; il a été expédié 18,227 lettres et environ 11,000 chèques.

## LOIS DU PARLEMENT.

On trouvera dans l'annexe n° 5, à la page 211, une liste des actes passés par le parlement du Canada, à la session qui s'est terminée le 29 juin 1897, et se rapportant au ministère des travaux publics.

## GALERIE DES ARTS.

Deux nouvelles peintures ont été ajoutées à la galerie des arts durant l'exercice, et envoyées par MM. E. Wyly Grier, A.R.C., et J. C. Pinhey, A.R.C. Ces peintures ont été présentées à la galerie par l'académie Royale du Canada, conformément à l'acte de constitution en corporation qui exige que les peintures diplomées soient déposées à la galerie Nationale.

Dix-neuf mille trois cents visiteurs ont inscrit leurs noms durant l'année, soit une diminution de 3,361, comparé à l'an dernier.

Le tableau suivant indique le nombre total de visiteurs, chaque année, depuis l'inauguration de la galerie, d'après le relevé du registre :

| | |
|---|---|
| 1882–83 | 8,261 |
| 1883–84 | 9,928 |
| 1884–85 | 11,893 |
| 1885–86 | 8,792 |
| 1886–87 | 11,943 |
| 1887–88 | 16,593 |
| 1888–89 | 14,241 |
| 1889–90 | 18,048 |
| 1890–91 | 21,289 |
| 1891–92 | 20,026 |
| 1892–93 | 16,717 |
| 1893–94 | 13,366 |
| 1894–95 | 19,146 |
| 1895–96 | 22,961 |
| 1896–97 | 19,300 |

Le rapport du conservateur de la galerie se trouve à l'annexe n° 13, page 273.

## COLOMBIE BRITANNIQUE.

Ports et rivières.—Les travaux du département dans les ports et rivières de cette province, pendant l'exercice, ont été les suivants :—

| | | |
|---|---|---|
| Rivière Columbia, en amont de Golden | District de Yale | Amélioration du chenal. |
| do à Revelstoke | do | Protection du bord de la rivière contre les affouillements. |
| do en amont de Revelstoke | do | Enlèvement de roches. |
| Rivière Duncan | do | Enlèvement de roches et autres obstacles. |
| Rivière Fraser | do | Amélioration du chenal à travers des battures de sable. |
| Rivière Skeena | District de New-Westminster | Enlèvement de pointes de roches, souches, etc. |
| Quarantaine de Williams-Head | District de Victoria | Réparations au quai et amélioration du service de l'eau. |

*Voir* annexe 3, page 98, etc.

## Travaux Publics.

Edifices :—Voici un résumé des travaux exécutés dans les édifices de cette province durant l'exercice :

Nanaïmo, Bureau de poste de,—Diverses réparations à l'appareil de chauffage, plomberie, et vitrage.

New-Westminster, Salle d'exercices,—Réparations aux cheminées, etc.

do Bureau de poste,—Râteliers pour sacs de poste fournis, et réparations ordinaires.

Vancouver, Edifice public,—Changements dans les voûtes de sûreté et les cabinets, nouveaux meubles fournis, réparations diverses.

Victoria, Douane,—Mêmes réparations, boyaux à incendie fournis.

do Nouvelle édifice public,—Presque terminé.

do Bureau de poste,—Réparations ordinaires, peinturé la boiserie, meubles de bureau fournis.

Williams-Head, Quarantaine,—Bâti des hangars d'abri sur le quai, peinturé de nouveau les bâtiments.

*Voir* l'annexe n° 2, page 45, etc.

Dragage :—Durant l'exercice, le dragueur *Mud Lark* a été occupé, du 14 janvier jusqu'à la fin de l'exercice, à draguer dans le port de Nanaïmo, dans le chenal sud, entre les nouveaux quais de la Compagnie de houille de Vancouver et l'entrée du port. Durant ce temps 418⅝ charges de chalans de matières, représentant 56,200 verges cubes ont été draguées, au coût de $7,620.21.

Le *Mud Lark* a aussi fait des opérations de dragage dans Burrard Inlet, et durant les neuf jours que le dragueur a travaillé, il a creusé un mouillage de 36 pieds de profondeur à l'eau basse, depuis la courbe au centre du quai du chemin de fer jusqu'à la ligne de 30 pieds de profondeur au-delà de son extrémité est, et il a amélioré le mouillage le long de la partie ouest du quai. Il a enlevé environ 2,520 verges cubes de vase, de roche et de détritus, au prix total de $1,866.26.

Le *Mud Lark* a aussi travaillé dans le port de Victoria pour creuser autant que le permettait le lit de roc, en avant du quai dans le port intérieur, entre la douane et le pont du chemin de fer. Il a enlevé environ 11,295 verges cubes de vase et d'argile dure, au prix total de $3,462.20. Pour autres détails sur ces opérations, *voir* l'annexe n° 3, pages 167-173.

### PERCEPTEUR DES REVENUS.

Le rapport du percepteur des revenus se trouve à la page 195, annexe n° 4. Les recettes totales, sans compter le revenu des télégraphes, se sont chiffrées par $100,594.09, et ont dépassé de $5,565.44 celles de l'exercice précédent.

### CONTRATS.

A l'annexe n° 5, page 211 se trouve une récapitulation de tous les contrats adjugés par le ministère durant l'exercice. A l'annexe n° 6, page 215 se trouvent les détails de toutes les propriétés acquises ou cédées durant l'exercice, et les baux consentis par Sa Majesté ou faits en sa faveur par le ministère.

## CORRESPONDANCE.

Les tableaux ordinaires exposant les états comparatifs du volume de la correspondance dans les différentes divisions ne sont pas aussi complets cette année qu'on pourrait le désirer. C'est dû à l'incendie de février dernier, qui a détruit le registre des chèques transmis par la division du secrétaire. Les autres états cependant, qui sont publiés dans l'annexe n° 14, page 277, accusent une augmentation constante de l'ouvrage.

## APPAREILS DE DRAGAGE.

Le tableau suivant est un inventaire des appareils et accessoires du service des dragueurs appartenant au ministère et qui ont été mis en opération par lui dans les différentes parties du Canada :

### DANS LES PROVINCES MARITIMES.

Le dragueur-vapeur à godets *St. Lawrence.*
" " *Canada.*
Le dragueur à cuiller *New Dominion* et 4 chalans.
" " *Prince Edward*, et 3 chalans.
" " *Geo. McKenzie*, 4 " "
" " *Cape Breton*, 2 barges en acier.
Un arrache-pierre, avec chaudière à vapeur, machine et grosses pinces.

### DANS LES PROVINCES DE QUÉBEC ET D'ONTARIO.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Le dragueur | élévateur | *No.* 9 | 2 chalans | et le remorqueur | *Delisle.* |
| " | à cuiller | *Queen* | 2 " | " | *Ottawa.* |
| " | " | *Nipissing* | 2 " | " | *St. Paul.* |
| " | " | *Ontario* | 2 " | " | *St. John.* |
| " | " | *St. Louis* | 2 " | " | *Sensation.* |
| " | " | *Challenge* | 2 " | " | *Trudeau.* |

L'arrache-pierre n° 1 (jumelles).

### PROVINCE DU MANITOBA.

Le dragueur à cuiller *Winnipeg*, le remorqueur *Sir Hector*, 2 chalans et un chalan à houille.

### COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Le bateau arrache-souche *Samson.*
Le dragueur à cuiller *Mud Lark*, 3 chalans et le remorqueur *Princess.*
Le dragueur *Muskrat* et 2 chalans.

### CHENAL DU SAINT-LAURENT—ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC.

Cinq dragueurs élévateurs *No.* 8, *No.* 11, *No.* 12, le *Laval* et le *Laurier*, *C. J. Brydges*, *M. F. Parsons*, *Cartier*, deux arrache-pierres, 2 bateaux à houille, 12 chalans à clapets d'une capacité de 80 verges, 2 chalans d'une capacité de 150 verges, un chalan pour les sondages, 2 chalans à houille et 2 chalans à treuil.

### NOUVEAU MATÉRIEL DE DRAGAGE.

Un dragueur élévateur, le *Laurier*—du type du *Laval*—pour le chenal du Saint-Laurent.

Un remorqueur en acier, le *St. Jean d'Iberville*, qui sert d'allège au nouveau dragueur *Laurier.*

Un dragueur à cuiller, en acier, le *Cape Breton*, pour les provinces maritimes.

Deux chalans en acier, pour le dragueur *Cape Breton.*

Deux chalans d'une capacité de 75 verges, pour le dragueur *Nipissing.*

Les bateaux ci-dessus ont été terminés durant l'exercice 1896-97.

## DÉPENSES.

Le rapport annuel du comptable et la classification des dépenses se trouvent à l'annexe n° 1, page 1.

## BASSINS DE RADOUB.

Le gouvernement fédéral possède et entretient trois bassins de radoub, savoir: Le *Lorne*, à Lévis, dans la province de Québec ; le *Kingston*, dans la province de l'Ontario, et l'*Esquimalt*, à Esquimalt, près de la cité de Victoria, dans la Colombie-Britannique.

Le bassin Atlantique à Halifax est la propriété de la Compagnie du bassin de radoub d'Halifax, à responsabilité limitée, qui l'entretient. Il a été construit à l'aide de subventions des gouvernements impérial et canadien, et de la cité d'Halifax.

Voici quelles sont les dimensions de ces bassins :—

LE LORNE—commencé par la commission du havre de Québec en 1878 ; notre ministère en a pris la charge et terminé en 1889 :

| | Pieds. |
|---|---|
| Longueur | 445 |
| Largeur au couronnement | 100 |
| " au fond | 73 |
| " à l'entrée | 62 |
| Profondeur de l'eau sur le seuil, à l'eau haute des grandes marées ordinaires | 26½ |
| " " " à eau basse ordinaire | 20½ |

LE KINGSTON—a été construit par ce ministère et terminé en 1892 :—

| | Pieds. |
|---|---|
| Longueur au fond | *280 |
| Largeur " | 46 |
| " au couronnement | 79 |
| Profondeur | 20½ |
| " de l'eau sur le seuil à eau basse | 16 |
| Largeur à l'entrée | 55 |

(Le niveau du lac Ontario a un écart de 3½ pieds.)

* Cette longueur peut être augmentée de 13 pieds en mettant le caisson sur l'alignement du tablier.

L'Esquimalt—complété par ce ministère en 1887 :—

| | Pieds. | |
|---|---|---|
| Longueur sur les billots | 430 | |
| " totale du bassin | 480 | 10 p. |
| Largeur au fond | 41 | |
| " au couronnement | 90 | |
| " à l'entrée | 65 | |
| Profondeur de l'eau sur le seuil à mer haute ordinaire | 26½ | |

(La marée du printemps monte de 7 à 10 pieds et baisse de 3 à 8 pieds.)

L'Halifax—a été construit à la suite d'une convention faite avec ce ministère et sujet à l'approbation de ce dernier; terminé en 1889 :—

| | Pieds. |
|---|---|
| Longueur | 585 |
| Largeur au couronnement | 102 |
| " au fond | 72 |
| " à l'entrée | 89¼ |
| Profondeur de l'eau sur le seuil à marée ordinaire | 30 |

(La marée du printemps monte de 6 pieds et baisse de 3 pieds.)

On trouvera à l'annexe n° 3, page 175, une inscription plus détaillée des bassins de radoub exploités par le ministère, et le revenu provenant de ces travaux à l'annexe n° 4, page 199. etc.

Employés.—Une liste des fonctionnaires et employés aux bassins de radoub, donnant leur âge, la date de leur nomination, le chiffre de leurs appointements, etc., se trouve à l'annexe n° 10, page 239, du présent rapport.

## MANITOBA.

Quais, Lac Winnipeg :—Il n'a encore été fait aucune dépense sur le crédit voté par le parlement en 1896, pour la construction de quais sur le lac Winnipeg. Il a été soumis un projet de construction d'un quai public à Gimli, sur la rive ouest du lac Winnipeg, qui donnerait aux habitants des municipalités de Gimli, Woodlands et Rockwood, des facilités convenables pour le commerce du bois et du poisson.

*Voir* l'annexe n° 3, page 98.

Edifices :—Voici un résumé des ouvrages faits dans les édifices publics de cette province durant l'exercice financier :—

Portage-la-Prairie, nouvel édifice public—Sous contrat.

Brandon, édifice public—Additions à l'appareil de chauffage, etc.

" bâtisse des immigrants—Menues réparations.

Winnipeg, bureau de poste de,—Nouveaux serpentins de chauffage fournis; ainsi qu'un certain nombre de boîtes à serrures ; réparations ordinaires.

" entrepôt de vérification—Diverses réparations et améliorations.

" douane—Nouveaux trottoirs et plates-formes ; diverses réparations et améliorations.

" bureau des terres de la Couronne—Diverses réparations et améliorations.

" bâtisse des immigrants—Réparations et améliorations.

*Voir* l'annexe n° 2, page 41.

# Travaux Publics.

Dragage :—Durant l'exercice des travaux de dragage ont été faits à l'embouchure de la rivière Rouge, lac Winnipeg, et dans le bras ouest de la rivière Rouge à Selkirk-Ouest. Pour plus amples détails, voir le rapport de l'ingénieur en chef, page 164, etc.

## PARC DE LA COTE DU MAJOR.

Ce lieu favori a été entretenu en excellent état, et les améliorations et réparations nécessaires ont été faites. Les visiteurs ne tarissent pas dans les éloges qu'ils font de son entretien.

## NAVIGATION—OUVERTURE ET CLOTURE DE LA.

On trouvera à la page 241, annexe 11, les tableaux ordinaires donnant ces utiles renseignements.

Les différents officiers de douanes, à qui nous devons ces renseignements et qui répondent avec célérité à nos demandes annuelles sur le sujet, méritent les remerciements du département.

## NOUVEAU-BRUNSWICK.

Les opérations maritimes du département dans cette province durant l'exercice, ont été les suivantes:—

Brise-lames, quais, etc. :—

| | | |
|---|---|---|
| Anderson's-Hollow | Comté d'Albert | Reconstruction de la façade intérieure de la jetée du brise-lames. |
| Cap Tourmentin | Comté de Westmoreland | Réparations temporaires des parties des ouvrages du port rongées par les tarets. |
| Gardner's-Creek | Comté de Saint-Jean | Achèvement du nouveau quai. |
| Herring-Cove | Comté d'Albert | Réparations générales au brise-lames. |
| Ile-aux-Perdrix | Comté de Saint-Jean | Caisson de fondation pour les édifices de la quarantaine. |
| Quaco | Comté de Saint-Jean | Réparations générales aux jetées qui forment le havre de marée. |
| Rivière Saint-Jean, y compris ses tributaires | Comté de Saint-Jean | Quais ; aide pour la construction. |
| Port de Saint-Jean | Cité et comté de Saint-Jean | Protection de la superstructure du brise-lames de Negro-Point, au moyen de blocs de béton, etc. ; caisson de protection au pied de Fort-Dufferin, prolongé et réparé. |

*Voir* l'annexe n° 3, page 69.

Batisses :—Les travaux nécessaires de réparations et d'améliorations ont été faits aux édifices publics ci-dessous mentionnés :—

Bathurst, bureau de poste.—Peinturé la boiserie à l'intérieur et à l'extérieur, réparé le plâtrage, plafonds blanchis à la chaux et autres améliorations.

Chatham, bureau de poste de.—Réparations du toit; changements à l'appareil de chauffage, nouveau serpentin de chauffage fourni.

Frédéricton, édifice public.—Coloré les corridors et les bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur, râtelier pour sacs postaux fournis au bureau de poste.

Moncton, édifice public.—Réparations au plâtrage, planchers et trottoirs, etc., chambres de l'annexe plafonnées en bois, renouvellements à la fournaise.

Newcastle, édifice public.—Nouveau plancher dans le bureau de poste.

Ile-aux-Perdrix, station de la quarantaine.—Contrat accordé pour la construction de la bâtisse devant contenir le désinfecteur à vapeur, les réservoirs d'eau et les bains.

Portland (Saint-Jean), bureau de poste de.—Diverses réparations.

Saint-Jean, douane.—Réparé et remeubler le bureau du préposé des débarquements après l'incendie, renouvellements à la chaudière, posé un plancher neuf, fourni des meubles et des tablettes à la Douane et au revenu de l'Intérieur, appareil à gaz et meubles fournis à la Marine, etc.

Saint-Jean, bureau de poste.—Plancher en asphalte reposé dans le passage des voitures dans le soubassement, peinturé, etc., les murs et les plafonds, renouvellements à la chaudière, réparations à l'édifice et aux meubles en général.

Saint-Jean, banque d'épargnes.—Changements aux portes d'entrée.

Saint-Stephen, édifice public.—Nouvelle fournaise à eau chaude et différentes garnitures fournies.

Sussex, édifice public.—Anciennes boîtes à serrures enlevées du bureau de poste et remplacées par des boîtes et tiroirs neufs.

Woodstock, édifice public.—Toit et boiserie intérieure et extérieure peinturés, réparé le plâtrage, les ouvrages en briques et la maçonnerie.

*Voir* l'annexe n° 2, page 25.

DRAGAGE :—Durant l'exercice des travaux de dragage ont été faits dans la rivière Saint-Jean; dans le Jemseg, un petit affluent de la Saint-Jean, à Purvis'-Mill, port de Saint-Jean, sur la batture de Richibouctou, au quai de l'île Spoon, dans la rivière Saint-Jean; à la Traverse qui est une partie de la Restigouche en aval de Campbellton; et dans le port de Saint-Jean on a dragué aux mouillages d'hiver.

Pour détails complets, *voir* le rapport de l'ingénieur en chef, page 116.

## TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Les principaux travaux exécutés sous le contrôle de la division de l'architecte du ministère, dans les Territoires, durant l'exercice, sont comme suit, savoir :

Calgary, palais de justice.—Menues améliorations.

Edmonton, bureau d'enregistrement des terres.—Diverses fournitures.

Lethbridge, édifice public.—Menues réparations, aménagement du bureau de l'agent des terres.

Moosomin, palais de justice.—Contrat pour l'appareil de chauffage à l'eau chaude presque terminé; diverses garnitures et améliorations.

Prince-Albert, palais de justice et prison.—Fondation et ouvrages en brique du palais de justice démolis et reconstruits, plans préparés pour l'appareil de chauffage à l'eau chaude, cabinets, bains, drainage, etc.

Medicine-Hat, palais de justice.—Meubles et garnitures pour la salle des séances, les chambres des juges et des jurés; édifice détruit par un incendie en juin 1897.

Prince-Albert, bureaux des terres et d'enregistrement.—Diverses garnitures et améliorations.

Régina, palais de justice.—Citernes posées dans le soubassement et l'attique; autres améliorations.

Régina, bureau des terres fédérales—Menues réparations à la boiserie.

do bâtisse des immigrants—Petites réparations.

do hôtel du gouvernement—Ameublement complètement réparé et en partie renouvelé, réparations générales à l'intérieur et à l'extérieur; tapis, linoléum, etc., fournis.

do bureau de poste—Menues réparations.

Wolseley, palais de justice—Doubles portes et réservoir d'eau fournis.

*Voir* l'annexe n° 2, page 43, etc.

## NOUVELLE-ECOSSE.

Les travaux suivants dans les ports et rivières ont occupé l'attention du département durant l'exercice:—

### BRISE-LAMES, JETÉES, ETC.

| | | |
|---|---|---|
| Arisaig | Comté d'Antigonish | Réparations à la jetée. |
| Avonport | do de King | Réparations au quai. |
| Boularderie (Ross Ferry) | do de Victoria | Construction d'un nouveau quai. |
| Cheverie | do de Hants | Renouvellements et réparations au quai. |
| Church Point | do de Digby | Prolongement de l'éperon. Reconstruct. du barrage avec pertuis. Réparat. au quai. |
| Cribbins Point | do d'Antigonish | Réparations au quai. |
| Digby | do de Digby | Travaux de const. et réparations à la jetée. |
| East Jordan | do de Shelburne | Petites réparations au brise-lames. |
| Georgeville | do d'Antigonish | Prolongement du quai. |
| Grand Etang | do d'Inverness | Amélioration du chenal d'entrée dans le port, etc. |
| Hiltz Narrows | do de Lunenburg | Petites réparations au brise-lames. |
| Horton Landing (ou Lower Horton) | do de King | Réparations au quai. |
| Joggins | do de Cumberland | Travaux de renouvellements et de réparations au brise-lames. |
| Margaree | do d'Inverness | Réparat. aux ouvrages de protect. du rivage. |
| Margaretville | do d'Annapolis | Reconstruction de l'extrémité extérieure de la jetée du brise-lames. |
| McNair's Cove | do d'Antigonish | Brise-lames, protection en pierre, talus. |
| Monk's Head | do do | Réparations au pont sur le chenal des bateaux, protection de ses bords. |
| Morden | do de King | Renouvellem. et réparations au brise-lames. |
| Noel | do de Hants | Réparations au quai sur pilotis. |
| Oyster Pond | do de Guysboro' | do au brise-lames, protéger l'entrée de l'étang. |
| Parrsboro' | do de Cumberland | Petites réparations au brise-lames. |
| Picket's Pier | do de Kings | Réparations à la jetée. |
| Port George | do d'Annapolis | do au brise-lames. |
| Port Hood | do d'Inverness | do et renouvellements à la jetée. |
| Port Maitland | do de Yarmouth | Ouvrages considér. de répar. au brise-lames. |
| Pugwash | do de Cumberland | Construction d'un nouveau quai. |
| Sea side | do d'Inverness | Nouveau quai terminé. |
| Trout Cove (Centreville) | do de Digby | Travaux de reconstruction et de réparations au brise-lames. |
| Wallace | do de Cumberland | Construction du quai du passeur, en caisson et pilotis. |
| Yarmouth | do de Yarmouth | Réparations et additions aux ouvrages de protection à Stanwood-Beach; marqué le chenal avec des bornes. |

*Voir* l'annexe n° 3, page 52.

EDIFICES.—Les travaux nécessaires de réparations, etc., aux édifices publics, ont été les suivants:—

Amherst, édifice public—Nouvelles chaudières tubulaires en acier; tuyaux de chauffage peinturés; améliorations dans le bureau de poste.

Annapolis, édifice public—Doubles châssis fournis; boiserie, toit et fournaise peinturés de nouveau.

Antigonish, édifice public—Réparé le plâtrage; murs nettoyés, boiserie à l'intérieur peinturée.

Baddeck, bureau de poste—Diverses améliorations faites.

Dartmouth. édifice public—Réparé le plâtrage.

Halifax, salle d'exercices militaires—En construction.

do édifice fédéral—Petites réparations.

do entrepôt de vérification—Nouveaux cabinets, vérification à l'appareil de chauffage, et au monte-charge des marchandises.

do quarantaine (terminus en eau profonde)—Réparé l'appareil de désinfection de la vieille bâtisse, et l'installé dans le nouvel édifice.

do bâtisse des immigrants—Maintenant terminée et occupée; chauffée à l'eau chaude.

Lunenburg, édifice public—Menues améliorations.

Pictou, bureau de poste—Fourni des gazeliers, etc., aussi un drapeau et des cordes, et un râtelier pour les sacs.

Pictou, douane—Réparations au toit et à la surface de chauffe; changements et additions à l'appareil de chauffage.

Sydney, édifice public—Réparations au plâtrage, plafonds blanchis à la chaux et teints, et toit peinturé.

Sydney-Nord, édifice public—Réparations à la fournaise.

Windsor, édifice public—Réparations aux ouvrages en brique et au toit, allèges de fenêtres et tuyau à l'eau; améliorations dans le bureau de poste.

Truro, édifice public—Améliorations dans l'entrée et renouvellement à la fournaise.

Yarmouth, édifice public—Améliorations au bureau de poste; réparations au plancher, aux escaliers et au plâtrage, plafonds blanchis et boiserie peinturée de nouveau.

*Voir* l'annexe n° 2, page 22.

Dragage.—On a fait des travaux de dragage durant l'exercice à Fourchu Harbour, Larry's-River, Liverpool, Port-Mouton, Wallace et Yarmouth. *Voir* l'annexe n° 3, page 112.

## FONCTIONNAIRES.

La liste des fonctionnaires, publiée dans le rapport annuel, indiquant les noms et les états de service des principaux fonctionnaires du département depuis sa création en 1841 jusqu'à ce jour, a été revisée avec soin, et on la trouvera plus exacte et plus utile qu'elle l'a été jusqu'à présent. *Voir* l'annexe n° 7, page 226.

# Travaux Publics.

## ONTARIO.

Dans cette province, durant l'exercice financier, des travaux de construction, améliorations et réparations ont été faits aux endroits suivants :—

BRISE-LAMES, JETÉES, ETC. :—

| | | |
|---|---|---|
| Chenal de Burlington | Comté de Wentworth | Réparations aux jetées de protection. |
| Collingwood | Comté de Simcoe (nord) | do au brise-lames. |
| Goderich | Comté de Huron (ouest) | Reconstruction du brise-lames et réparations à la jetée. |
| Kincardine | Comté de Bruce (ouest) | Réparations aux jetées. |
| Kingsville | Comté d'Essex (sud) | do au débarcadère. |
| Lacs Simcoe et Couchiching | | Réglementation des eaux des lacs. |
| L'Orignal | Comté de Prescott | Reconstruction du quai. |
| Penetanguishene | Comté de Simcoe (est) | Réparations au quai. |
| Port Hope | Comté de Durham (est) | Réparations à la jetée de l'est. |
| Port Stanley | Comté d'Elgin (est) | Réparations à la jetée du brise-lames de l'ouest, etc. |
| Rivière la Pluie | Comté d'Algoma | Construction de barrages en ailes, etc. |
| Toronto | Cité de Toronto, etc | Protection de l'entrée est du port au moyen de jetées, etc. |

*Voir* l'annexe n° 3, page 92.

EDIFICES :

Amherstburg, édifice public.—Enlèvement d'ouvrages défectueux de plomberie.

Arnprior, édifice public.—Renouvellement des tuyaux d'égouts de la plomberie; peinturage et coloriage.

Belleville, édifice public.—Pavage de la cour renouvelé ; trottoirs en ciment posés sur les rues faisant face à la bâtisse ; réparations ordinaires.

Brockville, édifice public.—Renouvelé la couverture en fer de l'entrepôt d'examen.

Cayuga, édifice public.—Posé des fils pour la lumière électrique.

Chatham, édifice public.—Réparations ordinaires.

Cornwall do do

Gananoque, douane.—Nettoyé et réparé les tuyaux de service de l'eau.

Dundas, bureau de poste.—Boiserie peinturée et vernie.

Galt, édifice public.—Fourni un boyau à incendie et une échelle.

Guelph.—Boyau à incendie, etc., fourni.

Hamilton, édifice public.—Diverses réparations et améliorations.

Kingston, douane.—Appareil de chauffage à l'eau chaude en cours de construction, réparations aux ouvrages de plomberie et à la couverture en métal, bain neuf, chaudière pour l'eau chaude, et conduite principal à gaz posée.

Kingston, bureau de poste.—Diverses réparations et fournitures.

London, douane.—Réparations ordinaires.

do bureau de poste.—Nouveau mât et drapeau ; réparations à la couverture du toit en tôle galvanisée.

Napanee, édifice public.—Menues réparations.

Chutes Niagara, édifice public.—Réparations aux portes, fenêtres et planchers ; toit goudronné de nouveau, échelles neuves fournies.

Ottawa, ferme expérimentale centrale.—Réparations à l'appareil à gaz et au service de l'eau dans le laboratoire et la buanderie ; cabinets neufs, bain, etc., placés dans la résidence du naturaliste et position changée ; service d'eau chaude pour le bain et l'évier, y compris une chaudière en cuivre et une citerne installées dans la résidence de l'horticulteur; dans la laiterie, réparations et renouvellements de la chaudière et de la machine; conduite d'eau fournie; dans la bergerie, fourni des auges neuves et chantepleures avec accouplements; nouvelles garnitures à gaz dans la serre.

do Edifice de l'est.—Trois nouvelles chaudières tubulaires pour le chauffage installées à la place des chaudières de locomotive antérieurement employées; réparations ordinaires, fournitures pour les bureaux.

do Musée de géologie.—Réparations au toit et aux égouts; meubles neufs et poêles fournis; prise d'eau posée dans la cour; boyau fourni et posé dans la bâtisse; réparations ordinaires.

do Edifice de l'ouest.—Réparations ordinaires et fournitures; enlèvement de débris après l'incendie du 11 février; construction d'un toit temporaire ; plafonds enlevés et remplacés par un plâtrage en amiante sur lattage en fer ; réparations, nettoyage de la peinture; posé un nouveau système de conduites de gaz et d'eau.

do Hôtel du gouvernement.—Changements et réparations; peinturage, posage de tapisserie, meubles neufs, tapis et ustensiles de cuisine, vaisselle et verrerie fournis; additions et changements dans les lumières électriques; réparations aux écuries et patinoirs; renouvelé le petit glissoir, et réparé les grands glissoirs; renouvelé et réparé les clôtures.

do Imprimerie nationale.—Réparations et renouvellements ordinaires.

do Edifice Langevin.—Réparations aux élévateurs, fournaises et appareils de chauffage ; autres réparations et fournitures ordinaires.

do Parc de la Côte du Major.—Réparations aux clôtures et aux bancs ; terrains maintenus en bon état.

do Edifices du parlement.—Changements dans les tribunes des Communes; lumières électriques additionnelles dans différents bureaux, posage de gaz et cloches électriques; nettoyage, coloriage, tapissage et peinturage.

do Terrains du Parlement.—Réparations nécessaires et entretien de la promenade des amoureux et de la serre ; enlèvement de la neige, etc.

do Edifices publics et réparations de rues.—L'ouvrage de l'enlèvement de la neige et des cendres, de l'entretien des rues, chemins, trottoirs, etc., devant les propriétés du gouvernement dans la ville, a été fait d'une manière satisfaisante par le personnel du département durant l'exercice.

do Edifice de la cour suprême et de la cour de l'échiquer. Diverses fournitures et réparations.

Ottawa, Edifice de la poste.—Changements dans le système d'éclairage à l'électricité.

Pembroke, édifice public.—Réparations ordinaires.

Peterborough, douane.—Réparations à la fournaise.

do Bureau de poste.—Réparations aux escaliers, entrée du sud-ouest.

Petrolia, édifice public.—Service d'eau installé et relié au service de la ville.

Port-Arthur, édifice public.—Nivellement et remplissage des terrains.

Port-Hope, édifice public.—Réparations ordinaires.

Sainte-Catherine, édifice public.—Réparations aux trottoirs; posé une conduite d'eau avec accouplements pour les boyaux à chaque étage.

Saint-Thomas, édifice public.—Fourni deux nouveaux appareils de chauffage; réparations au toit et aux trottoirs.

Stratford, édifice public.—Nouvelle fournaise, et renouvellement du tuyau de fumée.

Toronto, douane.—Réparations ordinaires à l'intérieur; posé du gazon neuf sur la pelouse; toit réparé.

do entrepôt de vérification.—Réparations ordinaires et quelques changements nécessaires à l'intérieur.

do édifice du revenu de l'intérieur.—Nouvelle doublure en acier dans les portes de la voûte du trésor; réparations à l'appareil de chauffage, à la plomberie, aux boyaux à incendie, au service de l'eau, etc.

do bureau de poste.—Pose des appareils de sauvetage; réparations nécessaires aux services de l'eau, de la vapeur et du gaz, à la plomberie et à la boiserie.

Windsor, édifice public.—Réparations au toit, à la chambre de la fournaise et à la plomberie.

*Voir* l'annexe n° 2, page 31.

Dragage.—Des travaux de dragage ont été faits durant l'exercice à la rivière Belle, comté d'Essex-Nord; à Belleville, comté de Hastings; à Bowmanville, ou Port-Darlington, comté de Durham Ouest; à Cobourg, comté de Northumberland; à Frenchman's-Bay, ou Pickering-Harbour, lac Ontario; à Hamilton et Hawkesbury; dans la rivière Kaministiqua; à Meaford, sur la rive nord de la Baie Georgienne, et à Midland, comté de Simcoe. Pour plus amples détails, *voir* le rapport de l'ingénieur en chef, annexe n° 3, page 144, etc.

## TERRASSES DU PARLEMENT.

L'entrepreneur qui est chargé de l'entretien et de l'embellissement de ces terrasses a rempli son contrat à l'entière satisfaction du ministère.

## ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Ci-suit un résumé des travaux exécutés par le département, durant l'exercice, dans les ports et rivières:

Brise-lames, jetées, etc.:—

| | | |
|---|---|---|
| Annandale | Comté de King | Réparations temporaires à la jetée. |
| Belfast (Halliday's) | Comté de Queen | do à la jetée et aux abords. |
| Chapel Point | Comté de King | do temporaires à la jetée. |
| China-Point | Comté de Queen | do à la jetée. |

BRISE-LAMES, JETÉES, ETC.—*Suite.*

| | | |
|---|---|---|
| Crapaud (jetée Victoria) | do | do générales à la jetée. |
| Jetée de Hickey | do | do urgentes à la jetée. |
| Hurd's-Point | Comté de Prince | do générales à la jetée. |
| Kier's-Shore | do | do à la chaussée ou jetée. |
| New-London | Comté de Queen | Reconstruction partielle et réparations de l'épaulement et de l'entrée est du port. |
| Cardigan-Nord | Comté de King | Menues réparations à la chaussée ou jetée. |
| Pinette | Comté de Queen | Nivellement de la jetée. |
| Port-Selkirk | do | do de la jetée et autres réparat. |
| Pownal | do | Réparations du tablier de la jetée, etc. |
| Souris, Pointe Knight | Comté de King | Brise-lames renforcé en ajoutant un bloc solide à l'extrémité extérieure et en plaçant un talus en pierre sur le côté de la mer. |
| Baie Sainte-Marie | do | Réparat. générales à la chaussée ou jetée. |
| Pont de la Rivière Vernon | Comté de Queen | Réparations générales à la jetée. |

*Voir* l'annexe n° 3, page 62.

EDIFICES :—

Charlottetown, édifice fédéral.—Renfermant le bureau de poste, la douane, les bureaux du revenu de l'intérieur, le bureau du sous-receveur général, la caisse d'épargnes fédérale, l'agence de la marine et pêcheries, etc., des réparations ont été faites à la fournaise et des chaudières à eau chaude ont éte posées ; fourni de nouvelles garnitures à gaz ; des glaces ont été mises dans quelques fenêtres et les préparatifs nécessaires ont été faits pour l'hiver.

do hôpital de la quarantaine (Westport).—Clôture en fil de fer barbelé érigée autour du terrain.

Summerside, édifice public.—Plâtrage complètement réparé.

*Voir* l'annexe n° 2, page 21.

DRAGAGE.—Le dragueur *Prince-Edward* a été mis à l'œuvre aux endroits suivants :—Charlottetown, Crapaud et Webster's Corner, rivière de l'Est. La quantité de déblais enlevée a été 51,078 verges cubes, au prix de $10,164.92 ou 33·29 centins par verge cube.

*Voir* l'annexe n° 3, pages 114 et 132.

## QUÉBEC.

BRISE-LAMES, JETÉES, QUAIS, ETC.—On peut résumer cemme suit les travaux exécutés par le ministère en rapport avec les havres et rivières, durant le dernier exercice :

| | | |
|---|---|---|
| Anse Saint-Jean | Chicoutimi et Saguenay | |
| Anse à l'Eau, ou Tadoussac | do do | Nouveau hangar et abri pour marchandises, etc. |
| Berthier (en haut) | Comté de Berthier | Construi un nouveau brise-lames, l'ancien réparé. |
| Cap à l'Aigle | Comté de Charlevoix | Jetée réparée. |
| Chicoutimi | Chicoutimi et Saguenay | Addition à la jetée, etc. |
| Coteau du Lac | Comté de Soulanges | Réparations au quai. |
| Coteau-Landing | do | do |
| Etang du Nord | Comté de Gaspé | Réparations au brise-lames. |
| Pointe Gatineau | Comté de Wright | Réparation au quai. |
| Grande Rivière | Comté de Gaspé | Réparations à la jetée, et construction d'un hangar à marchandises et salle d'attente. |
| Grand-Pabos | do | Réparations à la jetée construite pour l'amélioration de l'entrée. |
| Ile aux Coudres | Comté de Charlevoix | Renouvellements et réparations au quai. |
| Ile Perrot | Comté de Vaudreuil | Réparations au quai. |
| Kamouraska | Comté de Kamouraska | do |
| Lanoraie | Comté de Berthier | do |
| Laprairie | Comté de Laprairie | Mur de revêtement du caisson, amélioration du chenal du bateau à vapeur. |

BRISE-LAMES, JETÉES, ETC.—*Suite.*

| | | |
|---|---|---|
| L'Assomption (Rivière) | Comté de L'Assomption | Améliorations dans la rivière. |
| Les Eboulements | Comté de Charlevoix | Quai réparé. |
| L'Islet | Comté de L'Islet | Réparations à la jetée. |
| Longueuil | Comté de Chambly | do à la chaussée sur le quai. |
| Lotbinière | Comté de Lotbinière | Construction d'un caisson de débarquement pour les besoins de la navigation. |
| Bas du Saint-Laurent | | Amélioration des débarcadères pour les bateaux de pêche. |
| Magog | Comté de Stanstead | Réparé le tablier du quai. |
| Mistassini | do Chicoutimi et Saguenay | Nouveau quai. |
| Baie Murray | Comté de Charlevoix | Lambrissé la tête de la jetée. |
| Montmagny | do Montmagny | Reconstruction du quai. |
| New-Carlisle | do Bonaventure | Réparations à la jetée. |
| Phillipsburg | do Missisquoi | Nouvelles jetées de débarquement. |
| Pointe Valois | do Jacques-Cartier | Réparations au quai. |
| Port-Daniel | do Bonaventure | Réparations à la jetée et hangar à marchandises, etc. |
| Rivière Blanche | do Rimouski | Réparations et renouvellements au bloc de tête de la jetée. |
| Rivière du Lièvre, écluse et barrage | | Réparations à l'écluse, etc. |
| Rivière du Sud | Comté de Montmagny | Protection du bord de la rivière. |
| Rivière Ouelle | do Kamouraska | Réparations à la jetée. |
| Rivière Richelieu, chenal de Belœil | do Chambly | Nouvelle jetée de dérivation sur le côté ouest du chenal et améliorat. de ce dern. |
| Rivière Richelieu, brise-glace de Sorel | do Richelieu | Réparations au brise-glaces. |
| Rivière Ste-Anne de la Pérade | do Champlain | Travaux de reconstruction et réparations pour protéger les bords de la rivière. |
| Rivière Saint-Maurice, entre les Grandes Piles et Latuque. | do Saint-Maurice | Amélioration du chenal de la rivière. |
| Roberval | Chicoutimi et Saguenay | Construction d'un hangar à marchand., etc. |
| Saint-Alphonse (Bagotville) | do do | do do |
| Sainte-Anne du Saguenay | do do | Nouvelle jetée, etc. |
| Sainte-Famille (Ile d'Orléans) | Comté de Montmorency | Réparations à la jetée. |
| Saint-Irénée | do Charlevoix | Travaux de reconstr. et réparat. à la jetée. |
| Saint-Jean (Ile d'Orléans) | do Montmorency | Constr. d'un hangar à marchand. et d'une salle d'attente combinés sur la jetée. |
| Saint-Jean Port-Joli | do L'Islet | Réparations à la jetée. |
| Saint-Michel de Bellechasse | do Bellechasse | Renouvellement, réparations à la jetée. |
| Saint-Valentin | do Saint-Jean | Construction d'un quai. |
| Trois-Rivières | do Saint-Maurice | Brise-glace, réparations. |

*Voir* annexe 3, page 74.

EDIFICES—Durant l'exercice financier, les édifices publics, aux endroits ci-dessous mentionnés, ont reçu l'attention du ministère :

Aylmer, bureau de poste—Réparations à l'appareil de chauffage, aux murs extérieurs, aux clôtures, portes et plâtrage ; renouvelé le bardeau des dépendances ; fourni un tapis et des meubles, et diverses autres améliorations nécessaires en rapport avec les égouts.

Fraserville, Edifice public—Jalousies fournies pour les fenêtres.

Grosse-Ile, station de la quarantaine—Toits couverts en bardeaux neufs et goudronnés ; murs blanchis à la chaux ; portes et fenêtres peinturées ; réparé le plâtrage, le vitrage et la brique ; fourni de nouvelles persiennes ; bâti une nouvelle cheminée ; vapeur *Challenge* nettoyé et peinturé à neuf.

Joliette, Edifice public—Réparations générales, peinturage et coloriage.

Laprairie, bureau de poste—Nouveau porche pour l'entrée d'arrière.

Montréal, douane—Renouvellements à la chaudière ; diverses réparations aux meubles de bureau ; fourni des cloches et timbres électriques.

do entrepôt de vérification—Nouvelle cheminée en acier ; réparations aux chaudières ; réparations aux entrées et serpentins ; fourni de nouvelles passerelles d'ascenseurs.

Montréal, édifice du revenu de l'intérieur—Réparations aux conduites de gaz, eau, etc.

do bureau de poste—Améliorations et réparations aux machines, ascenseurs et fournaises.

Québec, citadelle, quartiers du gouverneur général—Les préparatifs annuels ordinaires ont été faits en vue de la visite de Son Excellence, et diverses réparations ont été exécutées.

do douane—Diverses réparations.

do entrepôt de vérification—Réparations au toit et à l'appareil de chauffage, etc.

do agence de la marine et de l'immigration—Diverses améliorations et réparations.

do bâtisse des immigrants, jetée Louise—Peinturage et diverses améliorations.

do bureau de poste—Nouveau toit en fer galvanisé sur une partie de l'édifice : renouvelé et augmenté les conduites de gaz ; peinturage, tapisserie, coloriage et autres améliorations.

Richmond, bureau de poste—La construction de cet édifice est presque terminée; contrat donné pour l'appareil de chauffage à eau chaude

Rimouski, bureau de poste—L'entrepreneur ayant abandonné cet ouvrage, la construction se continue à la journée et est presque terminée ; contrat donné pour l'appareil de chauffage à l'eau chaude.

Saint-Henri, bureau de poste—Diverses réparations, améliorations et fournitures.

Saint-Jérôme, édifice public—Réparations aux trottoirs.

Saint-Jean, édifice public—Ouvrage de plomberie renouvelé; plancher en béton posé dans le soubassement ; div. meubles p. le maître de p.

Sherbrooke, édifice public—Toit en métal réparé et peinturé; réparations à la plomberie, à la fournaise et aux réservoirs d'eau ; nouveaux serpentins posés ; plancher neuf dans le bureau de poste ; divers meubles fournis.

Sorel, édifices publics—Amélioration de l'entrée de la cour sur la rue Prince ; ouvrages extérieurs en bois et en fer peinturés à neuf, et trottoirs en ciment granolitique posés sur les rues faisant face au bureau ; plomberie renouvelée complètement ; améliorations dans le bureau de poste et réparations ordinaires à la bâtisse.

Trois-Rivières, douane—Réparations ordinaires.

do bureau de poste—Nouveau drapeau fourni.

*Voir* l'annexe n° 2, page 27.

Dragage—Durant l'exercice, des opérations de dragage ont été faites dans le chenal des navires entre Montréal et Québec, où quatre dragueurs ont été employés ; dans la rivière Richelieu, près de Belœil ; dans le chenal de Berthier ; à Boucherville, Chambly et à Calumet et Grenville, dans le comté d'Argenteuil ; à Laprairie, au bassin Louise, Québec ; à Papineauville, dans le comté d'Ottawa ; à la Pointe-aux-Trembles (en haut), dans le comté d'Hochelaga ; dans la rivière Saint-François ; à l'anse Sillery, comté de Québec ; à Saint-Jean-des-Chaillons, comté de Lotbinière et à Saint-Valentin, comté de Saint-Jean. Pour détails complets, *voir* le rapport de l'ingénieur, annexe n° 3, pages 138 et suivantes.

## PONTS ET CHAUSSÉES.

Dans les anciennes provinces du Canada, le gouvernement fédéral s'est contenté, en général, de prendre des mesures pour la construction et l'entretien des ponts importants sur les routes interprovinciales, et des ponts nécessaires sur les cours d'eau sous son contrôle exclusif. Dans les districts très peu peuplés des territoires du Nord-Ouest, cependant, le gouvernement du Canada a également entrepris de pourvoir à la construction et à l'entretien, sur les routes ordinaires, des ponts sur les grands cours d'eau qui sont urgemment nécessaires pour donner des communications ininterrompues par les sentiers et les routes d'importance nationale, que, ni les municipalités devant retirer un avantage plus immédiat de leur construction, ni même les autorités territoriales les plus directement intéressées ne pouvaient construire et entretenir à leurs seuls frais.

Durant l'exercice terminé le 30 juin 1897, le pont tournant en fer sur le chenal de Burlington, conduisant du lac Ontario au port d'Hamilton, a été terminé, y compris l'appareil électrique pour le manœuvrement de la travée tournante.

Les travaux de réparations et d'améliorations ont été faits comme d'ordinaire aux différents ponts dans la cité d'Ottawa, y compris les abords, dont l'entretien incombe au gouvernement fédéral, savoir: les ponts sur les glissoirs aux chutes de la Chaudière, ainsi que les chaussées y conduisant; le pont Union, sur l'Ottawa, et les ponts Dufferin, des Sapeurs et de la rue Maria, sur le canal Rideau. Un rapport détaillé sur ces renouvellements, réparations, etc., se trouve dans le rapport de l'ingénieur surintendant des travaux de la rivière Ottawa, sous le titre: glissoirs et estacades.

Des réparations ont aussi été faites aux ponts suivants dans les territoires du Nord-Ouest, savoir: le pont sur la rivière Bataille, à Battleford; le pont sur la rivière du Ventre, à Lethbridge; le pont Langevin, à Calgary; et le pont sur la rivière du Vieux, à Macleod.

## GLISSOIRS ET ESTACADES.

Les rapports des employés qui ont charge des glissoirs et estacades se trouvent à l'annexe n° 3, commençant à la page 180. On trouvera des tableaux détaillant leur état financier dans le rapport du percepteur des revenus, à la page 201, etc., de annexe n° 4.

A la page 229 de l'annexe n° 8 se trouve une liste des noms des personnes employées sur les glissoirs et estacades, avec détails complets à leur sujet.

## LEVÉS HYDROGRAPHIQUES ET EXAMENS.

Durant l'exercice financier, des levés hydrografiques et des examens ont été faits aux endroits ci-dessous mentionnés, soit sur l'état actuel des ouvrages ou sur la possibilité de construire de nouveaux ouvrages de différentes espèces.

### NOUVELLE-ÉCOSSE.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Arisaig | Antigonish, comté d' | McNair's-Cove | Antigonish, comté d' |
| Aspey-Bay | Victoria. | Monk's-Head | do |
| Avonport | King. | Neill's-Harbour | Victoria. |
| Rivière au Castor | Yarmouth. | Newellton | Shelburne. |
| Boularderie (pass'ge d'eau Ross) | Antigonish. | Noel | Hants. |
| Breeding-Cove | Victoria. | Rivière Nord | Victoria. |
| Canada-Creek | King. | Sydney-Nord | Cap-Breton. |
| Pointe-Chebogue | Yarmouth. | Oyster-Pond | Guysboro'. |
| Chegoggin | do | Pennant-Harbour | Halifax. |
| Pointe Chéticamp | Inverness. | Picket's-Pier | King. |
| Chipman-Brook | King. | Pictou (édifice public) | Pictou. |
| Havre Clarke | Shelburne. | Port-George | Annapolis. |
| Baie des Vaches | Cap-Breton. | Port-Hood | Inverness. |
| Cranberry-Head | Yarmouth. | Port-Latour | Shelburne. |
| Pointe Cribbin | Antigonish. | Port-L'Hébert | do |
| Georgeville | do | Port-Lorne | King. |
| Grand-Etang | Inverness. | Port-Maitland | Yarmouth. |
| Hampton | King. | Port-Mouton | Queen. |
| Havre aux Bouches | Antigonish. | Pubnico-Head | Yarmouth. |
| Hantsport | Hants. | Pugwash | Cumberland. |
| Hiltz-Narrows | Lunenburg. | Passage d'eau Ross (chemin) | Victoria. |
| Horton-Landing | King. | Seaside | Inverness. |
| Iona | Victoria. | Rivière Sainte-Marie | Guysboro'. |
| Joggins | Cumberland. | Smith's-Island | Inverness. |
| Judique | Inverness. | Stanwood-Beach | Yarmouth. |
| Lafford's-Cove | Richmond. | Stony-Island | do |
| Rivière Larry | Guysboro'. | Sydney (quai de quarantaine) | Cap-Breton. |
| Petits-Narrows | Victoria. | Tony-River | Pictou. |
| Liverpool | Queen. | Wallace | Cumberland. |
| Lockeport | Shelburne. | Pubnico-Ouest | Yarmouth. |
| Maitland | Hants. | Whitewater | King. |
| Malcouche | Cap-Breton. | Windsor | Annapolis. |
| Margaree | Inverness. | Woods'-Harbour | Shelburne. |
| Meteghan | Digby. | | |

### ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Apple-Tree-Pier | Queen. | Mount-Stewart | Queen. |
| Brae-Harbour | Prince. | McConnel's-Pier | do |
| Canoe-Cove | Queen. | Red-Point | do |
| Cranberry-Pier | do | Baie Saint-Pierre | King. |
| China-Point | do | Souris-Harbour | do |
| Rivière Gillis | do | Summerside | Prince. |
| Quai de Haggarty | do | Tignish-Harbour | do |
| do Hayden | do | Rivière Vernon (jetée) | Queen. |
| Miminigash-Harbour | Prince. | Pointe Ouest | Prince. |

### NOUVEAU-BRUNSWICK.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Anderson's-Hollow | Albert. | Maisonnette | Gloucester. |
| Buctouche | Kent. | Pointe du Nègre | Saint-Jean. |
| Cap Tourmente | Westmoreland. | Newcastle | Northumberland. |
| Clifton (Stonehaven) | Gloucester. | Oromocto (R. Saint-Jean) | Sunbury. |
| Cocagne | Kent. | Ile aux Perdrix | Saint-Jean. |
| Dalhousie | Ristigouche. | Quaco | do |
| Fort Dufferin | Saint-Jean. | Rivière Ristigouche | Ristigouche. |
| Frédéricton (R. Saint-Jean) | York. | Shédiac | Westmoreland. |
| Gardner's-Creek | Saint-Jean. | Havre de Saint-Jean | Saint-Jean. |
| Grandes Chutes (R. Saint-Jean) | Victoria. | Sainte-Marie | Kent. |
| Pointe Gray ( do ) | King. | Tracadie | Gloucester. |
| Anse aux Harengs | Albert. | Tynemouth-Creek | Saint-Jean. |
| Jemseg (R. Saint-Jean) | Queen. | Westfield (R. Saint-Jean) | King. |
| Mispec | Saint-Jean. | Wilson's-Bcaeh | Charlotte. |

# Travaux Publics.

QUÉBEC.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Anse à Beaufils | Gaspé. | Rivière du Lièvre (Petits Rapides, écluse, etc.). | Labelle. |
| Baie Saint-Paul | Charlevoix. | Rivière Noire | Charlevoix. |
| Berthier (en haut) | Berthier. | Rivière Ouelle | Kamouraska. |
| Cap à l'Aigle | Charlevoix. | Rivière Saint-François | Yamaska. |
| Cap de la Madeleine | Champlain. | Riv. Yamaska (écluse, etc). | do |
| Châteauguay | Châteauguay. | Rivière Saint-Maurice | Saint-Maurice. |
| Chenal du Moine (brise-glaces). | Richelieu. | Chenal des navires du fleuve St-Laurent entre Montréal et Québec | |
| Chicoutimi | Chicoutimi et Saguenay. | Shawenegan | do |
| Eboulements | Charlevoix. | Sainte-Anne la Pocatière | Kamouraska. |
| Kamouraska | Kamouraska. | Sainte-Anne de la Pérade | Champlain. |
| Ile aux Coudres | Charlevoix. | Sainte-Anne de Sorel | Richelieu. |
| Iberville | Saint-Jean et Iberville. | Sainte-Anne du Saguenay | Chicoutimi et Saguenay. |
| Lanoraie | Berthier. | Sainte-Barbe | Huntingdon. |
| La Tortue | Laprairie. | Sainte-Famille | Montmorency. |
| L'Islet | L'Islet. | Sainte-Geneviève | Jacques Cartier. |
| Lotbinière | Lotbinière. | Saint-Irénée | Charlevoix. |
| Louiseville | Maskinongé. | Saint-Jean, Ile d'Orléans | Montmorency. |
| Maguacha | Bonaventure. | Saint-Jean-Port-Joli | L'Islet. |
| Manigance-Rapid | Saint-Maurice. | Saint-Michel de Bellechasse | Bellechase. |
| Mistassini | Chicoutimi et Saguenay. | Saint-Nicholas | Lévis. |
| Malbaie | Charlevoix. | Saint-Vincent-de-Paul | Laval. |
| Philipsburg | Missisquoi. | Saint-Zotique | Soulanges. |
| Rivière Blanche | Rimouski. | Trois-Rivières | Trois-Rivières et Saint-Maurice. |
| Riv. Richelieu (brise-gl. de Sorel) | Richelieu. | | |

ONTARIO.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Rivière Desbarats | Algoma. | Port-Stanley | Elgin (Est). |
| Fort-François | do | Prescott | Grenville (Sud). |
| Goderich | Huron (Ouest). | Rivière LaPluie | Algoma. |
| Kincardine | Bruce (Ouest). | Lac Sparrow | Ontario (Nord). |
| Kingston-Harbour | Cité de Kingston. | Toronto | Cité de Toronto. |
| Owen-Sound | Grey (Nord). | Wasdale's-Falls | Ontario (Nord). |
| Pointe Edouard | Lambton (Ouest). | | |

MANITOBA.

Rapides St. Andrews, Rivière-Rouge, comté de Selkirk.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Rivière Fraser.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. GOBEIL,

*Député-ministre.*

# ANNEXE N° 1.

---

# ÉTAT DES DÉPENSES

PENDANT

## L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1897

# ANNEXE No 1.

ETAT A.—Indiquant les sommes déboursées par le ministère des travaux publics du Canada pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

| Désignation des travaux. | Construction et améliorations. | Réparations et meubles. | Personnel et entretien. | Total. |
|---|---|---|---|---|
| EDIFICES PUBLICS. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| *Nouvelle-Ecosse.* | | | | |
| Amherst, bureau de poste, etc | | 537 05 | | 537 05 |
| Antigonish do | | 235 60 | | 235 60 |
| Baddeck do | | 75 02 | | 75 02 |
| Dartmouth do | 1 00 | 15 72 | | 16 72 |
| Halifax, bureau de l'assistant-receveur général. | | 46 75 | | 46 75 |
| do édifice public | 40 00 | 693 22 | | 733 22 |
| do salle d'exercices | 81,167 89 | | | 81,167 89 |
| do entrepôt de vérification | | 167 15 | | 167 15 |
| do bureau d'immigration | 13,430 75 | | | 13,430 75 |
| do station de quarantaine de l'île Lawlor | | 749 38 | | 749 38 |
| Lunenburg, bureau de poste, etc | 474 98 | 89 16 | | 564 14 |
| New-Glasgow do | | 79 84 | | 79 84 |
| Sydney-Nord do | | 15 50 | | 15 50 |
| Pictou, douane | | 162 62 | | 162 62 |
| do bureau de | 1,769 31 | 20 00 | | 1,789 31 |
| Sydney, bureau de poste, etc | | 300 93 | | 300 93 |
| do station de quarantaine de la Pointe-Edouard | | 1 58 | | 1 58 |
| Truro, bureau de poste, etc | | 92 45 | | 92 45 |
| Windsor do | | 286 80 | | 286 80 |
| Yarmouth do | | 208 62 | | 208 62 |
| *Ile du Prince-Edouard.* | | | | |
| Charlottetown, édifice public | | 1,287 12 | | 1,287 12 |
| do hôpital de la marine | | 49 54 | | 49 54 |
| Montague, bureau de poste | | 7 05 | | 7 05 |
| Summerside do | | 31 39 | | 31 39 |
| *Nouveau-Brunswick.* | | | | |
| Bathurst, bureau de poste | | 132 88 | | 132 88 |
| Chatham do | | 182 04 | | 182 04 |
| Fredericton do | | 848 60 | | 848 60 |
| Moncton do | | 388 08 | | 388 08 |
| Newcastle do | | 79 30 | | 79 30 |
| Station de quarantaine de l'île aux Perdrix | 712 55 | | | 712 55 |
| Portland, bureau de poste | | 9 75 | | 9 75 |
| Saint-Jean, douane, etc | | 2,016 30 | | 2,016 30 |
| do bureau de poste | | 364 54 | | 364 54 |
| do banque d'épargne | | 37 82 | | 37 82 |
| St-Stephen, bureau de poste | 478 37 | | | 478 37 |
| Sussex do | | 67 09 | | 67 09 |
| Tracadie, lazaret | 1,171 67 | | | 1,171 67 |
| Woodstock, bureau de poste, etc | | 9 09 | | 9 09 |
| *Provinces maritimes.* | | | | |
| En général | | | 334 49 | 334 49 |
| A reporter | 99,246 52 | 9,287 98 | 334 49 | 108,868 99 |

ANNEXE Nº 1.—ÉTAT A.—DÉPENSES—*Suite.*

| Désignation des travaux. | Construction et améliorations. | Réparations et meubles. | Personnel et entretien. | Total. |
|---|---|---|---|---|
| ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.* | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Report | 99,246 52 | 9,287 98 | 334 49 | 108,868 99 |
| *Québec.* | | | | |
| Aylmer, bureau de poste | | 502 35 | | 502 35 |
| Coaticook, bureau de poste, etc | 1,287 00 | 44 75 | | 1,331 75 |
| Dundee, douane | | 4 00 | | 4 00 |
| Grosse Ile, station de quarantaine | 5,818 12 | 714 10 | | 6,532 22 |
| Hull, bureau de poste | | 255 95 | | 255 95 |
| Joliette do | | 29 56 | | 29 56 |
| Laprairie do | | 124 00 | | 124 00 |
| Montréal, bureau des examinateurs du service civil | | 21 20 | | 21 20 |
| do douane | | 352 29 | | 352 29 |
| do entrepôt de vérification | | 477 76 | | 477 76 |
| do bureau du revenu de l'intérieur | | 54 00 | | 54 00 |
| do bureau de poste | | 4,328 14 | | 4,328 14 |
| do do ascenseurs | | | 2,535 06 | 2,535 06 |
| do édifices fédéraux en général, Québec | | | 578 98 | 578 98 |
| Québec, édifices de la citadelle | | 2,533 66 | | 2,533 66 |
| do bureau du commis des travaux | | 9 00 | | 9 00 |
| do douane | | 549 99 | | 549 99 |
| do salle d'exercices | | 10 00 | | 10 00 |
| do entrepôt de vérification | | 143 94 | | 143 94 |
| do bureau d'immigration, jetée Louise | | 3,650 65 | | 3,650 65 |
| do observatoire | | 1 50 | | 1 50 |
| do bureau de poste | 750 00 | 2,984 27 | | 3,734 27 |
| do quai de la Reine | | 422 00 | | 422 00 |
| do bureau des poids et mesures | | 218 91 | | 218 91 |
| Richmond, bureau de poste | 9,251 50 | | | 9,251 50 |
| Rimouski do etc | 9,944 63 | | | 9,944 63 |
| Rivière-du-Loup (Fraserville), bureau de poste | | 33 15 | | 33 15 |
| Saint-Vincent-de-Paul, pénitencier | 4,766 59 | | | 4,766 59 |
| Saint-Henri, bureau de poste | | 55 66 | | 55 66 |
| Saint-Hyacinthe, bureau de poste | | 117 41 | | 117 41 |
| Saint-Jérôme do etc | | 27 00 | | 27 00 |
| Saint-Jean do | | 1,124 24 | | 1,124 24 |
| Saint-Roch de Québec, bureau de poste | | 13 54 | | 13 54 |
| Sherbrooke, bureau de poste, etc | | 636 00 | | 636 00 |
| Sorel do | | 1,777 90 | | 1,777 90 |
| Trois-Rivières, douane | | 320 86 | | 320 86 |
| do bâtisse de l'exposition | 4,131 20 | | | 4,131 20 |
| do bureau de poste | | 80 28 | | 80 28 |
| Valleyfield do | | 46 95 | | 46 95 |
| Victoriaville do | | 100 00 | | 100 00 |
| West Farnham do | | 14 60 | | 14 60 |
| *Ontario.* | | | | |
| Alexandria, réforme | 281 80 | | | 281 80 |
| Almonte, bureau de poste, etc | | 18 35 | | 18 35 |
| Amherstburg do | | 8 50 | | 8 50 |
| Arnprior do | 5,082 60 | | | 5,082 60 |
| Barrie do | | 730 50 | | 730 50 |
| Belleville do | 1,297 45 | 188 95 | | 1,486 40 |
| Berlin do | | 22 01 | | 22 01 |
| Brampton do | | 30 50 | | 30 50 |
| Brantford do | 932 34 | 20 84 | | 953 18 |
| Brockville do | | 206 33 | | 206 33 |
| Carleton Place do | | 5 25 | | 5 25 |
| Cayuga do | | 37 45 | | 37 45 |
| Chatham do | | 265 85 | | 265 85 |
| Clifton (*voir* Chutes Niagara). | | | | |
| Cobourg, bureau de poste, etc | | 2 90 | | 2 90 |
| A reporter | 142,789 75 | 32,605 02 | 3,448 53 | 178,843 30 |

## Annexe n° 1.—État A.—Dépenses—*Suite.*

| Désignation des travaux. | Construction et améliorations. | Réparations et meubles. | Personnel et entretien. | Total. |
|---|---|---|---|---|
| EDIFICES PUBLICS—*Suite.* | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Report | 142,789 75 | 32,605 02 | 3,448 53 | 178,843 30 |
| *Ontario*—Suite. | | | | |
| Cornwall, bureau de poste, etc | | 50 88 | | 50 88 |
| Dundas do | | 29 55 | | 29 55 |
| Galt do | | 5 70 | | 5 70 |
| Gananoque do | | 64 75 | | 64 75 |
| Goderich do etc | | 11 70 | | 11 70 |
| Guelph do | | 135 39 | | 135 39 |
| Hamilton do | | 1,980 58 | | 1,980 58 |
| Kingston, douane | 266 65 | 443 38 | | 710 03 |
| do bureau du revenu de l'intérieur | | 0 45 | | 0 45 |
| do école militaire | | 5 00 | | 5 00 |
| do bureau de poste | | 637 42 | | 637 42 |
| Lindsay do | | 32 60 | | 32 60 |
| London, douane | | 369 79 | | 369 79 |
| do bureau d'immigration | | 2 50 | | 2 50 |
| do école d'infanterie | | 198 87 | | 198 87 |
| do bureau de poste | | 1,008 82 | | 1,008 82 |
| Lucan do | | 12 50 | | 12 50 |
| Napanee do etc | | 11 54 | | 11 54 |
| Niagara, Chutes, bureau de poste | | 237 68 | | 237 68 |
| Orangeville do | | 178 84 | | 178 84 |
| Orillia do | | 7 20 | | 7 20 |
| Ottawa, palais législatif:— | | | | |
| Renouvellement des chaudières, bloc de l'est | 4,583 60 | | | 4,583 60 |
| Meilleure protection contre le feu | 2,948 40 | | | 2,948 40 |
| Renouvellement et réparations provisoires après l'incendie du 11 février 1897, bloc de l'ouest | | 36,989 34 | | 36,989 34 |
| Réparations et meubles | | 116,862 48 | | 116,862 48 |
| Téléphone, service | | | 3,799 50 | 3,799 50 |
| Décorations pour le jubilé de diamant de S. M | | | 5,945 76 | 5,945 76 |
| Ottawa, terrains du Parlement:— | | | | |
| Trottoirs en asphalte en avant des bâtis. du parl. | 3,500 00 | | | 3,500 00 |
| do et voieries en général | 2,201 73 | | | 2,201 73 |
| Entretien des terrains | | | 4,888 00 | 4,888 00 |
| Enlèvement de la neige | | | 461 44 | 461 44 |
| Parc de la côte du Major | | | 2,659 85 | 2,659 85 |
| Ottawa, ferme expérimentale | 4,038 43 | 2,433 14 | | 6,471 57 |
| do musée géologique | 122 05 | 22 00 | | 144 05 |
| do galerie nationale des arts et bât. des pêcher. | | 219 60 | | 219 60 |
| do do achat de tableaux | 700 00 | | | 700 00 |
| do bureau de poste | 123 48 | 462 40 | | 585 88 |
| do do esplanade en asphalte | 1,500 00 | | | 1,500 00 |
| do imprimerie, appareils de sauvetage | 1,100 00 | | | 1,100 00 |
| do do réparations | | 265 16 | | 265 16 |
| do Rideau hall, réparations et meubles | | 19,401 83 | | 19,401 83 |
| do do terrains, $2,940; neige, $283; gardien, $547.50; chauffage et éclairage, $8,000. | | | 11,770 94 | 11,770 94 |
| Pembroke, bureau de poste, etc | | 42 00 | | 42 00 |
| Peterboro' do | | 99 71 | | 99 71 |
| Petrolia do etc | 342 76 | 20 69 | | 363 45 |
| Pointe Edouard (Sarnia) bureau d'immigration | | 34 64 | | 34 64 |
| Port-Arthur, bureau d'immigration | | 41 85 | | 41 85 |
| do bureau de poste, etc | | 63 44 | | 63 44 |
| Port-Colborne do | | 12 30 | | 12 30 |
| Port-Hope do | | 52 50 | | 52 50 |
| Prescott, douane | 75 00 | | | 75 00 |
| do bureau de poste | 75 00 | 78 90 | | 153 90 |
| Edifices publics en général, Ontario | | | 511 14 | 511 14 |
| Smith's-Falls, bureau de poste, etc | | 39 75 | | 39 75 |
| Stratford do | 328 00 | 39 40 | | 367 40 |
| Strathroy do | | 9 55 | | 9 55 |
| A reporter | 164,694 85 | 215,220 84 | 33,485 16 | 413,400 45 |

ANNEXE N° 1.—ÉTAT A.—DÉPENSES—*Suite.*

| Désignation des travaux. | Construction et améliorations. | Réparations et meubles. | Personnel et entretien. | Total. |
|---|---|---|---|---|
| EDIFICES PUBLICS—*Suite.* | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Report | 164,694 85 | 215,220 84 | 33,485 16 | 413,400 45 |
| *Ontario*—Fin. | | | | |
| Sainte-Catherine, bureau de poste, etc | | 30 30 | | 30 30 |
| Saint-Thomas do | 521 49 | 207 80 | | 729 29 |
| Toronto—bureau de l'assistant receveur général et du revenu intérieur | 3,232 15 | 369 91 | | 3,602 06 |
| do bureau des examinateurs du service civil | | 44 11 | | 44 11 |
| do douane | | 3,948 14 | | 3,948 14 |
| do salle d'exercices | | 28 68 | | 28 68 |
| do entrepôt de vérification | | 1,042 26 | | 1,042 26 |
| do bureau de poste | | 2,022 94 | | 2,022 94 |
| Trenton do | 168 00 | 23 21 | | 191 21 |
| Walkerton do | | 12 65 | | 12 65 |
| Windsor do | | 170 95 | | 170 95 |
| *Manitoba.* | | | | |
| Brandon, ferme expérimentale | 66 43 | 11 96 | | 78 39 |
| do bâtisse des immigrants | | 80 17 | | 80 17 |
| do bureau de poste, etc | | 525 05 | | 525 05 |
| Portage-la-Prairie, bureau de poste, etc | 8,150 90 | | | 8,150 90 |
| Edifices publics en général, Manitoba | | | 2,572 16 | 2,572 16 |
| Winnipeg, bureau de l'ingénieur des travaux | | 183 75 | | 183 75 |
| do bureau des bois | | 42 98 | | 42 98 |
| do douane | | 236 47 | | 236 47 |
| do bureau des terres | | 175 49 | | 175 49 |
| do entrepôt d'évaluation | | 54 52 | | 54 52 |
| do bâtisse des immigrants | | 565 43 | | 565 43 |
| do bureau des sauvages | | 17 43 | | 17 43 |
| do bureau de poste | | 1,941 82 | | 1,941 82 |
| *Territoires du Nord-Ouest.* | | | | |
| Calgary, palais de justice | | 87 48 | | 87 48 |
| do bureau des terres fédérales | | 2 75 | | 2 75 |
| do bâtisse des immigrants | | 46 00 | | 46 00 |
| do bureau de poste | | 76 05 | | 76 05 |
| Edmonton, bureau des terres et d'enregistrement | | 265 50 | | 265 50 |
| Indian-Head, ferme expérimentale | 27 29 | 214 95 | | 242 24 |
| Lethbridge, palais de justice, bureau de poste, etc | | 26 95 | | 26 95 |
| Macleod, palais de justice | | 33 60 | | 33 60 |
| Moose-Jaw do | | 92 60 | | 92 60 |
| Moosomin do | 1,493 87 | 807 60 | | 2,301 47 |
| Prince-Albert do | 6,097 40 | 117 00 | | 6,214 40 |
| do bureau des terres et d'enregistrement | | 78 90 | | 78 90 |
| Edifices publics en général, T.N.-O | | | 1,680 15 | 1,680 15 |
| Régina—bureau de l'ingénieur | | 17 00 | | 17 00 |
| do palais de justice | | 895 30 | | 895 30 |
| do bureau des terres | | 138 65 | | 138 65 |
| do bureau du gouvernement | | 93 52 | | 93 52 |
| do bâtisse des immigrants | | 24 47 | | 24 47 |
| do résidence du lieutenant-gouverneur | 1,590 00 | 1,138 94 | | 2,728 94 |
| do bureau de poste | | 61 71 | | 61 71 |
| Wolseley, palais de justice | | 69 55 | | 69 55 |
| *Colombie-Britannique.* | | | | |
| Agassiz, ferme expérimentale | 94 67 | | | 94 67 |
| Nanaïmo, bureau de poste, etc | | 31 10 | | 31 10 |
| New-Westminster, bureau des terres | | 51 35 | | 51 35 |
| do salle d'exercices | 3,188 68 | | | 3,188 68 |
| do bureau de l'ingénieur | | 159 10 | | 159 10 |
| A reporter | 189,325 73 | 231,486 93 | 37,737 47 | 458,550 13 |

## Annexe n° 1.—État A.—Dépenses—*Suite.*

| Désignation des travaux. | Dragage. | Construction et améliorations. | Réparations et meubles. | Personnel et entretien. | Total. |
|---|---|---|---|---|---|
| ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.* | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Report | | 189,325 73 | 231,486 93 | 37,737 47 | 458,550 13 |
| *Colombie-Britannique*—Fin. | | | | | |
| New-Westminster, bureau de poste, etc | | | 117 18 | | 117 18 |
| Edifices publics en général, Colombie-Britannique | | | | 129 31 | 129 31 |
| Vancouver, bureau de poste, etc | | | 424 61 | | 424 61 |
| Victoria, douane | | | 48 47 | | 48 47 |
| do salle d'exercices | | 319 66 | 125 85 | | 445 51 |
| do bureau de l'ingénieur | | | 10 60 | | 10 60 |
| do hôpital de la marine | | | 5 00 | | 5 00 |
| do bureau de poste (ancien) | | | 275 86 | | 275 86 |
| do do do (nouveau) | | 99,831 17 | | | 99,831 17 |
| do banque d'épargne | | | 7 50 | | 7 50 |
| William's-Head, station de la quarantaine | | 4,995 19 | 548 69 | | 5,543 88 |
| ÉDIFICES PUBLICS EN GÉNÉRAL. | | | | | |
| Impressions, papeterie, instruments, dépenses de voyage, etc | | | | 4,061 88 | 4,061 88 |
| Dépenses comme indiquées par l'état B (page 14), pour loyers, salaires et fournitures pour gardiens et machinistes, et pour chauffage, éclairage et eau des édifices publics en général | | | | 296,438 23 | 296,438 23 |
| | | 294,471 75 | 233,050 69 | 338,366 89 | 865,889 39 |
| HAVRES, Etc. | | | | | |
| *Nouvelle-Ecosse.* | $ c. | | | | |
| Arisaig | | | 1,239 38 | | 1,239 38 |
| Avonport | | | 500 00 | | 500 00 |
| Boularderie, Quai à Ross Ferry | | 2,758 75 | | | 2,758 75 |
| Cheverie | | | 100 55 | | 100 55 |
| Pointe Church, brise-lames | | 3,974 32 | | | 3,974 32 |
| Pointe Cribbin, quai | | | 1,552 44 | | 1,552 44 |
| Digby | | 2,781 69 | | | 2,781 69 |
| Jordan-Est | | | 8 93 | | 8 93 |
| Havre Fourchu | 1,833 21 | | | | 1,833 21 |
| Georgeville | | 845 12 | | | 845 12 |
| Grand-Etang | | 497 23 | | | 497 23 |
| Grand-Village | | | 0 50 | | 0 50 |
| Halifax, bassin de radoub—subvention | | | | 10,000 00 | 10,000 00 |
| Hantsport | | | 174 13 | | 174 13 |
| Havres en général, N.-E | | | | 1,092 35 | 1,092 35 |
| Hiltz Narrows | | | 20 00 | | 20 00 |
| Horton Landing | | | 270 75 | | 270 75 |
| Joggins | | | 1,499 12 | | 1,499 12 |
| L'Ardoise | | | 25 00 | | 25 00 |
| Rivière Larry | 3,073 19 | | | | 3,073 19 |
| Liverpool | 4,107 50 | | | | 4,107 50 |
| Anse McNair | | | 296 02 | | 296 02 |
| Margaree—protection, rivage | | 199 99 | | | 199 99 |
| Margaretsville | | 5,015 83 | | | 5,015 83 |
| Monk's-Head | | 300 00 | | | 300 00 |
| Morden | | | 1,963 91 | | 1,963 91 |
| Noël | | | 100 00 | | 100 00 |
| Oyster Pond | | | 698 46 | | 698 46 |
| Parrsboro' | | | 50 16 | | 50 16 |
| Pickett's Pier | | | 498 88 | | 498 88 |
| Port-George | | | 398 50 | | 398 50 |
| Port-Hood | | | 1,500 00 | | 1,500 00 |
| Port-Maitland (comté de Yarmouth) | | | 3,303 73 | | 3,303 73 |
| Port-Mouton | 266 76 | | | | 266 76 |
| A reporter | 9,280 66 | 310,844 68 | 247,251 15 | 349,459 24 | 916,835 73 |

ANNEXE N° 1.—ÉTAT A.—DÉPENSES—*Suite.*

| Désignation des travaux. | Dragage. | Construction. | Réparati'ns. | Personnel et entretien. | Total. |
|---|---|---|---|---|---|
| HAVRES ET RIVIÈRES—*Suite.* | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Report | 9,280 66 | 310,844 68 | 247,251 15 | 249,459 24 | 916,835 73 |
| *Nouvelle-Ecosse*—Fin. | | | | | |
| Pugwash | | 137 41 | | | 137 41 |
| Seaside | | 4,991 00 | | | 4,991 00 |
| South Gut | | 27 18 | | | 27 18 |
| Stony Island | | | 45 69 | | 45 69 |
| Anse de la Truite | | | 3,903 02 | | 3,903 02 |
| Wallace | 5,224 82 | 1,461 00 | | | 6,685 82 |
| Yarmouth | 5,043 21 | | 2,937 34 | | 7,980 55 |
| *Ile du Prince-Edouard.* | | | | | |
| Annandale | | | 74 67 | | 74 67 |
| Belfast | | | 499 94 | | 499 94 |
| Chapel Point | | | 41 46 | | 41 46 |
| Charlottetown ..$5,750 16<br>MOINS—Reçu pour dragage à des quais particuliers.... 587 91 | 5,162 25 | | | | 5,162 25 |
| China, Pointe | | | 284 32 | | 284 32 |
| Crapaud | 3,661 12 | | 199 51 | | 3,860 63 |
| Havres en général, I.P.-E | | | | 577 68 | 577 68 |
| Jetée Hickey | | | 253 31 | | 253 31 |
| Pointe Hurd | | | 107 62 | | 107 62 |
| Kier's-Shore | | | 62 05 | | 62 05 |
| New-London | | | 747 41 | | 747 41 |
| Cardigan-Nord | | | 20 79 | | 20 79 |
| Pinette | | | 200 00 | | 200 00 |
| Port-Selkirk | | | 597 46 | | 597 46 |
| Pownal | | | 132 47 | | 132 47 |
| Baie Sainte-Marie | | | 99 89 | | 99 89 |
| Baie Saint-Pierre | | | 7 70 | | 7 70 |
| Souris, Pointe de Knight, brise-lames | | 20,846 60 | 1,015 09 | | 21,861 69 |
| Tignish | | | 2,157 22 | | 2,157 22 |
| Rivière Vernon, jetée | | | 216 77 | | 216 77 |
| *Nouveau-Brunswick.* | | | | | |
| Anderson's Hollow | | | 1,018 79 | | 1,018 97 |
| Cap-Tourmente | | | 566 98 | | 566 98 |
| Campbellton, "Traverse" | 5,663 26 | | | | 5,663 26 |
| Gardner's Creek | | 5,308 75 | | | 5,308 75 |
| Havres en général, N.-B | | | | 1,092 35 | 1,092 35 |
| Anse du Hareng | | | 990 25 | | 990 25 |
| Ile aux Perdrix, quai de la quarantaine | | 1,136 71 | | | 1,136 71 |
| Quaco | | | 1,377 64 | | 1,377 64 |
| Richibouctou | 2,614 42 | | | | 2,614 42 |
| Rivière Saint-Jean— | | | | | |
| Entre la rivière et le Grand-Lac | 1,498 81 | | | | 1,498 81 |
| Frédéricton | 352 40 | | | | 352 40 |
| Pointe Gray, quai | | 500 00 | | | 500 00 |
| Ile de la Cuiller | 370 91 | | | | 370 91 |
| Westfield Landing, quai | | 338 62 | | | 338 62 |
| Port de Saint-Jean— | | | | | |
| Fort-Dufferin, travaux de protection | | | 3,398 70 | | 3,398 70 |
| Pointe du Nègre, brise-lame | | | 8,465 24 | | 8,465 24 |
| Dragage ..... $19,810 59<br>Moins, reçu pour dragage fait à un quai particul. 150 00 | 19,660 59 | | | | 19,660 59 |
| A reporter | 58,532 45 | 345,591 95 | 276,672 48 | 351,129 27 | 1,031,926 15 |

## Annexe n° 1.—État A.—Dépenses—*Suite.*

| Désignation des travaux. | Dragage. | Construction. | Réparations. | Personnel et entretien. | Total. |
|---|---|---|---|---|---|
| | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| HAVRES ET RIVIÈRES—*Suite.* | | | | | |
| Report | 58,532 45 | 345,591 95 | 276,672 48 | 351,129 27 | 1,031,926 15 |
| *Québec.* | | | | | |
| Anse-à-l'Eau, Tadousac | | | 1,474 93 | | 1,474 93 |
| Anse Saint-Jean | | | 598 78 | | 598 78 |
| Bagotville, Saint-Alphonse | | | 487 78 | | 487 78 |
| Berthier (en haut) | 3,936 60 | 2,584 16 | 733 29 | | 7,254 05 |
| Calumet | 168 24 | | | | 168 24 |
| Cap-à-l'Aigle | | | 816 49 | | 816 49 |
| Chicoutimi | | 4,992 96 | | | 4,992 96 |
| Côteau-du-Lac | | | 1,507 32 | | 1,507 32 |
| Coteau-Landing | | | 984 29 | | 984 29 |
| Etang-du-Nord | | | 764 13 | | 764 13 |
| Grande-Rivière | | 1,881 41 | | | 1,881 41 |
| Grand-Pabos | | | 500 00 | | 500 00 |
| Grenville | 217 59 | | | | 217 59 |
| Havres en général, Québec | 1,393 44 | | | 1,004 33 | 2,397 77 |
| Ile-aux-Coudres | | | 147 66 | | 147 66 |
| Ile-Perrot | | | 395 93 | | 395 93 |
| Kamouraska | | | 995 62 | | 995 62 |
| Lac Saint-Jean, jetées et abords— | | | | | |
| Mistassini | | 681 04 | | | 681 04 |
| Roberval | | 425 98 | | | 425 98 |
| Lanoraie | | | 1,008 27 | | 1,008 27 |
| Laprairie | 6,608 87 | 4,400 36 | | | 11,009 23 |
| Les-Eboulements | | | 283 57 | | 283 57 |
| Lévis, bassin de radoub | | | | 7,718 88 | 7,718 88 |
| L'Islet | | | 396 80 | | 396 80 |
| Longueuil | | | 284 56 | | 284 56 |
| Lotbinière | | 148 63 | | | 148 63 |
| Bas Saint-Laurent, débarcadère pour les bateaux de pêche— | | | | | |
| Anse-au-Beaufils | | 50 00 | | | 50 00 |
| Anse-au-Griffon | | 75 00 | | | 75 00 |
| Anse-aux-Canards | | 50 00 | | | 50 00 |
| Cap-Chat | | 100 00 | | | 100 00 |
| Cap-des-Rosiers | | 75 00 | | | 75 00 |
| Chlorydorme | | 91 15 | | | 91 15 |
| Rivière-du-Renard | | 94 00 | | | 94 00 |
| Grande-Vallée | | 75 00 | | | 75 00 |
| La-Madeleine | | 100 00 | | | 100 00 |
| Newport, Rivière-des-Flots | | 43 00 | | | 43 00 |
| Percé | | 50 00 | | | 50 00 |
| Petite-Rivière | | 50 00 | | | 50 00 |
| Pointe-à-la-Frégate | | 50 00 | | | 50 00 |
| Sainte-Adélaïde-de-Pabos | | 50 00 | | | 50 00 |
| Sainte-Anne-des-Monts | | 100 00 | | | 100 00 |
| Sainte-Ivonne et Pointe-Sèche | | 50 00 | | | 50 00 |
| Magog | | | 154 82 | | 154 82 |
| Mille-Iles | | | 4 25 | | 4 25 |
| Montmagny | | 4,046 51 | | | 4,046 51 |
| Malbaie | | | 149 93 | | 149 93 |
| New-Carlisle | | | 849 87 | | 849 87 |
| Papineauville | 1,055 91 | | | | 1,055 91 |
| Philipsburg | | 646 55 | | | 646 55 |
| Jetées en aval de Québec | | | | 1,608 29 | 1,608 29 |
| Pointe-aux-Trembles | 549 41 | | | | 549 41 |
| Pointe-à-Valois | | | 210 72 | | 210 72 |
| Port-Daniel | | | 1,992 75 | | 1,992 75 |
| Québec | 903 53 | | | | 903 53 |
| Rivière-Blanche, quai | | | 892 73 | | 892 73 |
| A reporter | 73,366 04 | 366,502 60 | 292,306 97 | 361,460 77 | 1,093,636 48 |

ANNEXE N° 1.—ÉTAT A.—DÉPENSES—*Suite.*

| Désignation des travaux. | Dragage. | Construction. | Réparations. | Personnel et entretien. | Total. |
|---|---|---|---|---|---|
| HAVRES ET RIVIÈRES—*Suite.* | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Report | 73,366 04 | 366,502 60 | 292,306 97 | 361,460 77 | 1,093,636 48 |
| *Québec—Fin.* | | | | | |
| Rivière Châteauguay | 5,242 00 | | | | 5,242 00 |
| do du-Lièvre, écluse | | 54 85 | 1,824 39 | 790 79 | 2,670 03 |
| do du-Loup (en bas) | | | 100 00 | | 100 00 |
| do du-Sud, travaux de protection | | 3,993 08 | | | 3,993 08 |
| do Gatineau do | | 245 76 | | | 245 76 |
| do L'Assomption | | 998 31 | | | 998 31 |
| do Ouelle, quai | | | 845 39 | | 845 39 |
| do Richelieu, jetées de direction et estacades de Belœil | 730 45 | 2,170 12 | | 120 00 | 3,020 57 |
| do Sainte-Anne-de-la-Pérade | | | 3,003 83 | 48 00 | 3,051 83 |
| do Saint-François | 830 94 | | | | 830 94 |
| do St-Laurent, chenal des navires | *107,308 39 | | | | 107,308 39 |
| do Saint-Louis, vannes | | | | 120 00 | 120 00 |
| do Saint-Maurice, chenal entre Grandes Piles et Latuque | | 162 33 | | 52 80 | 215 13 |
| Sainte-Anne-du-Saguenay | | 5,000 00 | | | 5,000 00 |
| Sainte-Famille | | | 1,161 91 | | 1,161 91 |
| Saint-Irénée | | 3,588 31 | | | 3,588 31 |
| Saint-Jean-des-Chaillons | 483 55 | | | | 483 55 |
| Saint-Jean, Ile d'Orléans | | 389 38 | | | 389 38 |
| Saint-Jean-Port-Joli | | | 474 56 | 10 00 | 484 56 |
| Sait-Michel-de-Bellechasse | | 985 00 | 49 82 | | 1,034 82 |
| Saint-Valentin | 460 00 | 174 10 | | | 634 10 |
| Sorel, jetées de protection | | | 441 53 | | 441 53 |
| Trois-Rivières, brise-glaces | | | 538 43 | | 538 43 |
| Yamaska, écluse | | | | 685 76 | 685 76 |
| *Ontario.* | | | | | |
| Amherstburg | 18 00 | | | | 18 00 |
| Belle-Rivière | 368 70 | | | | 368 70 |
| Belleville | 1,223 63 | | | | 1,223 63 |
| Bowmanville | 1,301 49 | | | | 1,301 49 |
| Burlington, jetées du chenal | | | 1,454 24 | | 1,454 24 |
| Cobourg | 865 81 | | | | 865 81 |
| Collingwood | 3 89 | | 37 75 | | 41 64 |
| Baie-du-Français | 772 05 | | | | 772 05 |
| Goderich | | 372 80 | 1,068 18 | | 1,440 98 |
| Hamilton | 2,487 50 | | | | 2,487 50 |
| Havres en général, Ont | 2,921 56 | | | 1,016 81 | 3,938 37 |
| Hawkesbury | 391 46 | | | | 391 46 |
| Rivière-de-l'Indien | 192 25 | | | | 192 25 |
| Kincardine | 3,412 51 | | 2,265 42 | | 5,677 93 |
| Kingston, bassin de radoub | | | | 4,657 10 | 4,657 10 |
| Kingston, havre | | 963 16 | | | 963 16 |
| Kingsville | | | 173 55 | | 173 55 |
| Lacs Simcoe et Couchiching | | 4,540 55 | | | 4,540 55 |
| L'Orignal | | 191 15 | | | 191 15 |
| Meaford | 738 25 | | | | 738 25 |
| Midland | 27 00 | | | | 27 00 |
| Newcastle | 747 31 | | | | 747 31 |
| Owen-Sound | 5,340 65 | 387 46 | | | 5,728 11 |
| Penetanguishene | 2,109 27 | | 597 28 | | 2,706 55 |
| Port-Arthur | 1,321 81 | | | | 1,321 81 |
| Pointe-Edouard (comté de Lambton) | 1,200 00 | | | | 1,200 00 |
| Port-Hope | 667 08 | | 999 94 | | 1,667 02 |
| A reporter | 214,531 59 | 390,719 06 | 307,343 19 | 368,962 03 | 1,281,555 87 |

*Ces dépenses couvrent les améliorations et les réparations du matériel aussi bien que les travaux.

ANNEXE n° 1.—ÉTAT A.—DÉPENSES—*Suite.*

| Désignation des travaux. | Dragage. | Construction. | Réparations. | Personnel et entretien. | Total. |
|---|---|---|---|---|---|
| HAVRES ET RIVIÈRES—*Fin.* | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Report | 214,531 59 | 390,719 06 | 307,343 19 | 368,962 03 | 1,281,555 87 |
| *Ontario*—Fin. | | | | | |
| Port-Stanley | 760 48 | | 1,982 82 | | 2,743 30 |
| Prescott ... $1,193 29<br>MOINS—Reçu pour dragage à un quai particulier ... 1,067 50 | 125 79 | | | | 125 79 |
| Rivière à la Pluie | | 5,205 80 | | | 5,205 80 |
| Rivière Kaministiquia | 9,094 43 | | | | 9,094 43 |
| Rivière Thames | 5,259 46 | | | | 5,259 46 |
| Sandwich | 332 77 | | | | 332 77 |
| Rivière Nation du Sud | 2,101 59 | | | | 2,101 59 |
| Thornbury | | | 20 00 | | 20 00 |
| Toronto | 2,488 61 | 3,799 15 | | | 6,287 76 |
| Whitby | 826 42 | | | | 826 42 |
| *Manitoba.* | | | | | |
| Hnausa | | 153 95 | | | 153 95 |
| Havres en général, Man | | | | 812 73 | 812 73 |
| Rivière rouge, embouchure | 9,839 98 | | | | 9,839 98 |
| *Territoires du Nord-Ouest.* | | | | | |
| Havres et rivières en général, T.N.-O. | | | | 1,063 34 | 1,063 34 |
| *Colombie-Britannique.* | | | | | |
| Rivière Colombie, en amont de Golden | | 2,993 65 | | | 2,993 65 |
| do en am. de Revelstoke | | 1,150 52 | | | 1,150 52 |
| Rivière Duncan | | 1,919 41 | | | 1,919 41 |
| Esquimalt, bassin de radoub | | | | 10,770 28 | 10,770 28 |
| Rivière Fraser, chenal des navires | | 12,028 70 | | | 12,028 70 |
| do enlev. des obstruct., etc. | 7,053 79 | | | | 7,053 79 |
| Havres en général, C.-B. | | | | 2,550 57 | 2,550 57 |
| Havre de Nanaïmo, chenal du sud | 7,620 21 | | | | 7,620 21 |
| Rivière Skeena | | 1,330 88 | | | 1,330 88 |
| Havre de Vancouver | 1,866 76 | | | | 1,866 76 |
| Havre de Victoria | 3,462 20 | | | | 3,462 20 |
| William's-Head, quai de la quarantaine et service d'eau | | | 3,558 92 | | 3,558 92 |
| *Généralité.* | | | | | |
| Havres et rivières en général | 3,242 29 | | | 3,401 19 | 6,643 48 |
| DRAGUEURS ET MATÉRIEL DE DRAGAGE. | | | | | |
| Provinces maritimes | | 29,826 31 | 7,997 15 | | 37,823 46 |
| Ontario et Québec | | 5,136 52 | 12,954 48 | | 18,091 00 |
| Manitoba | | | 1,852 20 | | 1,852 20 |
| Colombie-Britannique | | | 3,926 43 | | 3,926 43 |
| GLISSOIRS ET ESTACADES. | | | | | |
| District du Saguenay | | | | 277 24 | 277 24 |
| District du Saint-Maurice | | 4,954 62 | 4,567 03 | 9,488 68 | 19,010 33 |
| District d'Ottawa—<br>Rivière Ottawa | | | 6,315 53 | 24,307 00 | 30,622 53 |
| do estacades des Chenaux, allocation à la Compagnie d'améliorat. du Haut Ottawa | | | | 1,722 92 | 1,722 92 |
| A reporter | 268,606 37 | 459,218 57 | 350,517 85 | 423,355 98 | 1,501,698 67 |

ANNEXE N° 1.—ÉTAT A.—DÉPENSES—*Suite.*

| Désignation des travaux. | Dragage. | Construction. | Réparations. | Personnel et entretien. | Total. |
|---|---|---|---|---|---|
| GLISSOIRS ET ESTACADES—*Fin.* | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Report | 268,606 37 | 459,218 57 | 350,517 75 | 423,355 98 | 1,501,698 67 |
| Ottawa—*Fin.* | | | | | |
| Rivière Gatineau, Qué | | | 344 54 | | 344 54 |
| do Coulonge do | | | 3,002 35 | | 3,002 35 |
| do Noire do | | | 2,060 59 | | 2,060 59 |
| do Dumoine do | | | 1,946 33 | | 1,946 33 |
| do Madawaska, Ont | | | 35 00 | | 35 00 |
| do Petewawa do | | | 1,998 20 | | 1,998 20 |
| District de Newcastle | | | 841 14 | 1,980 89 | 2,822 03 |
| Droits de glissoirs et d'estacades reçus | | | | 2,099 05 | 2,099 05 |
| CHEMINS ET PONTS. | | | | | |
| *Ontario.* | | | | | |
| Chenal de Burlington, pont tournant | | 16,520 92 | | 1,556 87 | 18,077 79 |
| Cité d'Ottawa, ponts et rues entretenus par le gouvernement— | | | | | |
| Chaudière, pont Union | | | 104 51 | | 104 51 |
| Chaudière, ponts ordinaires, etc | | | | | |
| Côté d'Ottawa | | | 908 32 | | 908 32 |
| do de Hull | | 8,563 06 | 936 07 | | 9,499 13 |
| Pont Dufferin | | 1,310 98 | 1 50 | | 1,312 48 |
| do de la rue Maria | | | 24 75 | | 24 75 |
| do des Sapeurs | | 5,892 72 | 243 93 | | 6,136 65 |
| do de la rue Saint-Patrice (ouest) | | | 4 80 | | 4 80 |
| do de la rue Wellington | | | 3,295 25 | | 3,295 25 |
| Eclairage de tous ces ponts, $2,096.67 ; arrosage, $226.46 ; enlèvement de la neige, $361.44 | | | | 2,684 57 | 2,684 57 |
| Pont d'York | | | 12 12 | 50 00 | 62 12 |
| *Territoires du Nord-Ouest.* | | | | | |
| Pont de Battleford (rivière Bataille) | | | 371 46 | | 371 46 |
| do de Calgary (rivière à Arc) | | | 1,016 20 | | 1,016 20 |
| do d'Edmonton (riv. Saskatchewan) | | 600 00 | | | 600 00 |
| do de Lethbridge (riv. du Ventre) | | | 725 32 | | 725 32 |
| do de Macleod (riv. du Vieil Homme) | | | 498 09 | | 498 09 |
| LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES. | | | | | |
| *Nouvelle-Ecosse.* | | | | | |
| Cap-Sable | | | | 294 46 | 294 46 |
| Chéticamp | | | 125 25 | 1,077 81 | 1,203 06 |
| Pointe-Basse (Low Point) | | | | 50 00 | 50 00 |
| Anse à la Viande (Meat Cove) | | | | 1,979 54 | 1,979 54 |
| *Ile du Prince-Edouard.* | | | | | |
| Câble reliant l'Ile du Prince-Edouard à la terre ferme (18 mois de subvention) | | | | 2,919 99 | 2,919 99 |
| *Nouveau-Brunswick.* | | | | | |
| Baie de Fundy | | | | 1,316 00 | 1,316 00 |
| Escuminac | | | | 551 09 | 551 09 |
| A reporter | 268,606 37 | 492,106 25 | 369,013 47 | 439 916 25 | 1,569,642 |

ANNEXE Nº 1.—ÉTAT A.—DÉPENSES—*Suite.*

| Désignation des travaux. | Dragage. | Construction. | Réparations. | Personnel et entretien. | Total. |
|---|---|---|---|---|---|
| LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES —*Suite.* | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Report | 268,606 37 | 492,106 25 | 369,013 47 | 439,916 25 | 1,569,642 34 |
| *Québec.* | | | | | |
| Anticosti-Gaspé | | | | 2,244 48 | 2,244 48 |
| Cascapédia | | | | 44 89 | 44 89 |
| Grosse-Ile, station de la quarantaine | | | | 851 28 | 851 28 |
| Ile-aux-Coudres et rive nord | | 1,643 19 | | | 1,643 19 |
| Iles de la Madeleine | | | | 2,269 21 | 2,269 21 |
| Rive Nord du Saint-Laurent— | | | | | |
| Est de Bersimis | | 5,185 80 | | 5,408 45 | 10,594 25 |
| Ouest do | | | | 4,627 97 | 4,627 97 |
| Saguenay, Saint-Alexis et Anse Saint-Jean | | 2,495 24 | | | 2,495 24 |
| *Terreneuve.* | | | | | |
| Cap-Ray (subvention) | | | | 250 00 | 250 00 |
| *Provinces maritimes et golfe en général.* | | | | | |
| Matériel du vap. *Newfield* pour la pose—réparations et améliorations | | | 1,808 74 | | 1,808 74 |
| Dépenses en général | | | | 893 78 | 893 78 |
| *Ontario.* | | | | | |
| Ile Pelée | | 1,500 00 | | 354 92 | 1,854 92 |
| *Territoires du Nord-Ouest.* | | | | | |
| En général | | | | 15,092 87 | 15,092 87 |
| *Colombie-Britannique.* | | | | | |
| Ashcroft-Barkerville | | | | 2,094 49 | 2,094 49 |
| Cap-Beale | | 400 00 | | 3,782 76 | 4,182 76 |
| Nanaimo-Comox | | | | 3,779 04 | 3,779 04 |
| Service général du télégraphe | | | | 1,678 76 | 1,678 76 |
| DIVERS. | | | | | |
| Hydrographie et inspections | | | | 14,836 84 | 14,836 84 |
| Monument Champlain (dans la cité de Québec)—Contribut. du gouvernement | | 3,000 00 | | | 3,000 00 |
| Funérailles de Sir J. S. D. Thompson | | | | 1,588 79 | 1,588 79 |
| Gratificat. à la veuve de feu T. Carbray | | | | 120 00 | 120 00 |
| Agence des travaux publics, C.-B. | | | | 2,199 28 | 2,199 28 |
| Employés temporaires— | | | | | |
| Division du secrétaire et du comptable | | | | 24,465 80 | 24,465 80 |
| do de l'architecte en chef | | | | 24,236 09 | 24,236 09 |
| do de l'ingénieur en chef | | | | 44,734 23 | 44,734 23 |
| do service des télégraphes | | | | 2,900 00 | 2,900 00 |
| do du photographe du département, moitié du salaire | | | | 524 97 | 524 97 |
| GRANDS TOTAUX | 268,606 37 | 506,330 48 | 370,822 21 | 598,895 15 | 1,744,654 21 |

Fin de l'État " A."

ANNEXE N° 1.—ÉTAT B.—Donnant les détails de l'item $296,438.23 (page 7) Entretien des édifices publics.

| — | Loyers. | Gardiens et machinistes. Salaires et approvisionnements. | Chauffage. | Eclairage. | Eau. | Total. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| *Nouvelle-Écosse.* | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Amherst, bureau de poste | | 401 54 | 226 28 | 302 96 | 20 00 | 950 78 |
| Annapolis do | | 399 96 | 157 23 | 146 96 | 40 00 | 744 15 |
| Antigonish do | | 402 04 | 71 50 | 2 60 | 10 00 | 486 14 |
| Arichat, douane | | | 12 00 | | | 12 00 |
| do bureau de poste | | | 112 50 | | | 112 50 |
| Baddeck do | | 202 00 | 90 00 | 33 75 | | 325 75 |
| Dartmouth do | | 249 99 | 65 40 | 121 35 | 38 25 | 474 99 |
| Halifax, bureau de l'évaluateur | | 2 80 | 137 62 | 88 20 | 32 35 | 260 97 |
| do bur. du sous-recev. général | 1,200 00 | | 52 95 | 79 80 | | 1,332 75 |
| do édifice fédéral | | 2,034 79 | 763 55 | 2,917 07 | 532 05 | 6,247 46 |
| do bureau de l'ingénieur | 450 00 | | | | | 450 00 |
| do entrepôt d'évaluation | 1,000 00 | 510 80 | | | | 1,510 80 |
| do hangar des immigrants | 66 63 | 311 93 | 306 43 | 264 05 | | 949 04 |
| do pénitencier | 0 24 | | | | | 0 24 |
| Lunenburg, bureau de poste | | 309 50 | 157 50 | 139 00 | | 606 00 |
| New-Glasgow do | | 373 98 | 156 48 | 356 54 | 100 00 | 987 00 |
| Sydney-Nord do | | 404 40 | 149 12 | 241 60 | | 795 12 |
| Pictou, douane | | 366 85 | 118 84 | | | 485 69 |
| do bureau de poste | | 17 50 | 49 39 | 34 75 | 1 26 | 102 90 |
| Sydney do | | 439 70 | 168 50 | 405 50 | 25 00 | 1,038 70 |
| Truro do | | 253 57 | 35 50 | 209 37 | 27 00 | 525 44 |
| Windsor do | | 400 00 | 150 44 | 81 45 | 50 00 | 681 89 |
| Yarmouth do | | 400 00 | 292 65 | 550 60 | 36 00 | 1,279 25 |
| *Ile du Prince-Edouard.* | | | | | | |
| Charlottetown, édifice fédéral | | 1,769 64 | 471 20 | 1,060 25 | 225 00 | 3,526 09 |
| do bureau de l'ingénieur | 180 00 | | | | | 180 00 |
| Montague, bureau de poste | | 166 88 | 49 65 | 23 52 | | 240 05 |
| Summerside do | | 411 48 | 263 04 | 114 56 | | 789 08 |
| *Nouveau-Brunswick.* | | | | | | |
| Bathurst, bureau de poste | | 456 17 | 308 93 | 25 00 | | 790 10 |
| Carleton, Saint-Jean, bur. de poste | | 100 00 | 33 27 | 150 35 | 12 00 | 295 62 |
| Chatham, bureau de poste | | 306 96 | 333 32 | 158 00 | | 798 28 |
| Dalhousie do | | 412 37 | 205 99 | 20 75 | | 639 11 |
| Frédéricton do | | 400 00 | 251 23 | 534 63 | 50 00 | 1,235 86 |
| Moncton do | | 400 00 | 205 95 | 460 54 | 100 50 | 1,166 99 |
| Newcastle do | | 413 55 | 276 70 | 264 30 | | 954 55 |
| Portland, St-Jean, bureau de poste | 130 90 | | 15 50 | 67 36 | 12 50 | 226 26 |
| Saint-Jean, douane | 22 00 | 1,957 14 | 1,313 64 | 417 71 | 561 79 | 4,272 28 |
| do bureau de poste | | 1,402 13 | 531 19 | 3,418 71 | 450 25 | 5,802 28 |
| do banque d'épargne | | | 212 81 | 119 30 | 17 52 | 349 63 |
| St. Stephen, bureau de poste | | 407 09 | 124 40 | 319 20 | 64 00 | 914 69 |
| Sussex do | | 338 22 | 4 50 | | | 342 72 |
| Tracadie, lazaret | | 175 00 | 800 29 | | | 975 29 |
| Woodstock, bureau de poste | | 483 33 | 210 19 | 120 00 | 34 00 | 847 52 |
| *Québec.* | | | | | | |
| Aylmer, bureau de poste | | 60 00 | 201 00 | 29 48 | 20 25 | 310 73 |
| Coaticook do | | 410 86 | 212 75 | 150 00 | 40 00 | 813 61 |
| Dundee, douane | | | 30 00 | | | 30 00 |
| Hull, bureau de poste | | 150 00 | 300 30 | 334 90 | 114 00 | 899 20 |
| Joliette do | | 404 63 | 198 10 | 86 40 | 108 00 | 797 13 |
| Lachine do | | 103 75 | 137 65 | 69 95 | 29 52 | 340 87 |
| Laprairie do | | 50 96 | 99 35 | 31 29 | 40 00 | 221 60 |
| Lévis, hangar des immigrants | | | 43 00 | | | 43 00 |
| Montréal, bureau des examinateurs du service civil | 50 00 | | | | | 50 00 |
| Montréal, douane | | 1,713 23 | 633 48 | 358 36 | 332 70 | 3,037 77 |
| A reporter | 3,099 77 | 11,774 74 | 10,741 31 | 14,310 11 | 3,123 94 | 51,119 77 |

ANNEXE n° 1.—ÉTAT B.—Donnant les détails de l'item $296,438.23—*Suite.*

| —— | Loyers. | Gardiens et machinistes. Salaires et approvisionnements. | Chauffage | Eclairage. | Eau. | Total. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| *Québec*—Fin. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c | $ c. |
| Report | 3,099 77 | 11,774 74 | 10,741 31 | 14,310 11 | 3,123 94 | 51,119 77 |
| Montréal, Édifices fédéraux.. | | 1,200 00 | | | | 1,200 00 |
| do salle d'exercices | | 540 00 | | | | 540 00 |
| do entrepôt d'évaluation | | 1,362 97 | 1,769 83 | 539 08 | 572 19 | 4,244 07 |
| do bureau d'immigration | 499 92 | | | | | 499 92 |
| do bureau du rev. de l'intér. | | 605 77 | 183 60 | 157 20 | 103 80 | 1,050 37 |
| do bureau de poste | | 4,714 06 | 744 23 | 7,093 76 | 2,068 42 | 14,620 47 |
| Québec, bâtiments de la citadelle.. | | 5 10 | 164 90 | 208 25 | | 378 25 |
| do bur. du commis des trav.. | | 40 00 | | | | 40 00 |
| do bur. des mesur. de bois | | 542 75 | 226 51 | | | 769 26 |
| do douane | | 558 81 | 356 80 | 60 08 | 800 00 | 1,775 69 |
| do bur. de l'ingénieur | 144 00 | | | | | 144 00 |
| do entrepôt d'évaluation | | 1,509 73 | 591 86 | 43 41 | 450 00 | 2,595 00 |
| do hangar des immigrants | | | 368 79 | 381 00 | | 749 79 |
| do observatoire | | | | | 50 00 | 50 00 |
| do bureau de poste | | 1,342 41 | 533 79 | 656 96 | 766 00 | 3,299 16 |
| do station de la quarantaine.. | | | 114 47 | | | 114 47 |
| do quai de la Reine | | | 172 43 | | 750 00 | 922 43 |
| Rivière-du-Loup, bureau de poste.. | | 260 16 | 348 00 | 36 41 | | 644 57 |
| Sherbrooke do .. | | 449 42 | 270 86 | 445 00 | 37 50 | 1,202 78 |
| Sorel do .. | | 476 61 | 252 45 | 239 40 | 250 00 | 1,218 46 |
| Saint-Henri do .. | | | 80 41 | 69 36 | 29 28 | 179 05 |
| Saint-Hyacinthe do .. | | 434 59 | 185 67 | 192 85 | 150 00 | 963 11 |
| Saint-Jérôme do .. | | 171 45 | 265 38 | 192 00 | 57 61 | 686 44 |
| Saint-Jean do .. | | 347 51 | 140 25 | 250 00 | 60 00 | 797 76 |
| Saint-Lin do .. | 250 00 | | | | | 250 00 |
| Saint-Régis, douane | | | 35 00 | | | 35 00 |
| Saint-Roch, Québec, bur. de poste | | | 59 90 | 56 19 | | 116 09 |
| Trois-Rivières, douane | | 422 60 | 298 80 | 69 68 | 66 00 | 857 08 |
| do bureau de poste | | 413 05 | 147 50 | 76 10 | 60 00 | 696 65 |
| Valleyfield, bureau de poste | 329 70 | | 49 20 | 34 50 | | 413 40 |
| West-Farnham, bureau de poste | | 8 85 | 5 00 | 28 25 | 5 00 | 47 10 |
| *Ontario.* | | | | | | |
| Almonte, bureau de poste | | 401 50 | 131 50 | 21 44 | 8 50 | 562 94 |
| Amherstburg, bureau de poste | | 412 21 | 129 65 | 157 35 | 30 00 | 729 21 |
| Barrie do | | 450 08 | 231 50 | 435 13 | 50 00 | 1,166 71 |
| Belleville do | | 617 63 | 400 50 | 601 54 | 81 75 | 1,701 42 |
| Berlin do | | 403 90 | 230 01 | 157 60 | 44 00 | 835 51 |
| Brampton do | | 422 95 | 156 23 | 125 27 | 31 25 | 735 70 |
| Brantford do | | 615 35 | 337 44 | 225 00 | 63 00 | 1,240 79 |
| Brockville do | | 407 92 | 294 40 | 482 45 | 170 00 | 1,354 77 |
| Carleton Place do | | 305 55 | 117 90 | 57 75 | | 481 20 |
| Cayuga do | | 56 18 | 75 00 | 42 50 | | 173 68 |
| Chatham do | | 460 54 | 192 38 | 203 40 | 40 00 | 896 32 |
| Clifton do | | 374 91 | 167 50 | 243 75 | 39 00 | 825 16 |
| Cobourg do | | 400 00 | 217 35 | 221 40 | 45 50 | 884 25 |
| Cornwall do | | 477 00 | 265 20 | 589 85 | 54 75 | 1,386 80 |
| Dundas do | 500 00 | | 22 08 | 65 48 | | 587 56 |
| Galt do | | 424 95 | 153 00 | 284 00 | 25 75 | 887 70 |
| Gananoque, douane | | | 133 00 | 94 00 | | 227 00 |
| do bureau de poste | | | 90 75 | 141 00 | | 231 75 |
| Goderich do | | 438 44 | 205 34 | 83 46 | 90 00 | 817 24 |
| Guelph do | | 402 85 | 152 61 | 188 99 | 28 08 | 772 53 |
| Hamilton, douane | | 600 00 | | 70 90 | | 670 90 |
| do édifice fédéral | | | 887 98 | | | 887 98 |
| do salle d'exercices | | 315 00 | | | | 315 00 |
| do bureau de poste | | 994 06 | | 1,942 35 | 1,000 00 | 3,936 41 |
| Kingston, douane | | 151 50 | 364 43 | 116 80 | 60 60 | 693 33 |
| do entrepôt d'évaluation | | | 26 85 | | 7 40 | 34 25 |
| do bur. du rev. de l'intér. | | | | 68 60 | 73 31 | 141 91 |
| A reporter | 4,823 39 | 44,513 10 | 23,089 54 | 31,759 60 | 11,342 63 | 115,528 26 |

ANNEXE N° 1.—ÉTAT B.—Donnant les détails de l'item $296,438.23—*Suite.*

| — | Loyers. | Gardiens et machinistes. Salaires et approvisionnements. | Chauffage. | Eclairage. | Eau. | Total. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| *Ontario*—Suite. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Report.... | 4,823 39 | 44,513 10 | 23,089 54 | 31,759 60 | 11,342 63 | 115,528 26 |
| Kingston, école militaire.... | ........ | 1,498 50 | ........ | ........ | .... | 1,498 50 |
| do bureau de poste.... | ........ | 179 50 | 227 13 | 561 00 | 42 60 | 1,010 23 |
| Lindsay do .... | ........ | 400 65 | 149 82 | 56 25 | 20 00 | 626 72 |
| London, douane.... | ........ | 1,083 33 | 493 21 | 366 31 | 105 00 | 2,047 85 |
| do bureau de poste.... | ........ | 660 85 | 468 20 | 945 85 | 60 00 | 2,134 90 |
| Napanee do .... | ........ | 454 50 | 199 50 | 148 44 | 69 45 | 871 89 |
| Orangeville do .... | ........ | 370 02 | 128 12 | 167 90 | 17 99 | 684 03 |
| Orillia do .... | ........ | 340 04 | 193 46 | 85 20 | 30 00 | 648 70 |
| Ottawa, ferme expérimentale.... | ........ | ........ | 1,345 71 | 58 86 | 457 78 | 1,862 35 |
| do musée géologique.... | ........ | 528 00 | 522 08 | 299 45 | ........ | 1,349 53 |
| do gall. nationale des arts, etc. | ........ | 439 50 | 32 40 | 20 10 | ........ | 492 00 |
| do magasins de la police du Nord-Ouest.... | ........ | ........ | 24 00 | ........ | ........ | 24 00 |
| do édifices du parlement et des ministères.... | ........ | 22,637 46 | 21,590 78 | 19,449 77 | 14,500 00 | 78,178 01 |
| do bureau de poste.... | ........ | 816 00 | 752 53 | 1,527 29 | ........ | 3,095 82 |
| do imprimerie.... | ........ | 3,462 80 | 3,604 71 | 694 95 | ........ | 7,762 46 |
| do cour suprême.... | ........ | 1,452 25 | 449 93 | 77 40 | ........ | 1,979 58 |
| Ottawa, édifices loués :— | | | | | | |
| Banque d'Ottawa (département de l'intérieur).... | 1,600 00 | ........ | ........ | 40 88 | 79 90 | 1,720 78 |
| Bur. de la comm. des frontières.. | ........ | ........ | ........ | 3 95 | 8 40 | 12 35 |
| Hangars à charb., bassin du canal | 300 00 | ........ | ........ | ........ | ........ | 300 00 |
| Central chambers (département de l'intérieur).. | 200 00 | ........ | ........ | ........ | ........ | 200 00 |
| *Bureau du photographe du département.... | 40 00 | ........ | ........ | ........ | ........ | 40 00 |
| *Durie's chambers (milice).... | 240 00 | ........ | ........ | 10 33 | ........ | 250 33 |
| Entrepôt d'évaluation.... | 850 00 | ........ | ........ | 12 85 | 30 60 | 893 45 |
| Bureaux des traduct. français.... | 240 00 | ........ | 17 09 | 159 00 | 5 60 | 421 69 |
| Bureau de l'inspecteur du gaz.... | ........ | ........ | ........ | 20 55 | ........ | 20 55 |
| Annexe du musée géologique.... | 645 00 | ........ | ........ | ........ | ........ | 645 00 |
| *Hudson's chambers (douane).... | 200 00 | ........ | ........ | ........ | ........ | 200 00 |
| *Bloc Nagle (douanes et milice).. | 1,197 96 | 269 47 | 117 03 | 155 11 | 32 40 | 1,771 97 |
| Observatoire.... | ........ | ........ | ........ | 10 00 | ........ | 10 00 |
| *Russell House (travaux publics). | 43 00 | ........ | ........ | ........ | ........ | 43 00 |
| *Bloc Slater (marine et travaux publics).... | 2,910 00 | ........ | ........ | 205 65 | ........ | 3,115 65 |
| Atel. du départ. des trav. publ.. | 650 00 | ........ | 1,248 10 | 511 65 | 113 90 | 2,523 65 |
| Pembroke, bureau de poste.... | ........ | 406 25 | 168 98 | 148 50 | 28 00 | 751 73 |
| Peterboro, douane.... | ........ | ........ | 2 50 | 3 20 | 37 50 | 43 20 |
| do bur. du rev. de l'intér.. | ........ | ........ | ........ | 4 25 | ........ | 4 25 |
| do bureau de poste.... | ........ | 508 58 | 254 50 | 322 50 | 56 25 | 1,141 83 |
| Petrolia do .... | ........ | 425 14 | 140 01 | 37 00 | ........ | 602 15 |
| Port-Arthur do .... | ........ | 333 53 | 182 50 | 11 33 | 6 75 | 534 11 |
| Port-Colborne do .... | ........ | 253 10 | ........ | 134 00 | ........ | 387 10 |
| Port-Hope do .... | ........ | 412 40 | 229 50 | 263 60 | ........ | 905 50 |
| Prescott, douane.... | ........ | ........ | 94 00 | ........ | 140 00 | 234 00 |
| do bureau de poste.... | ........ | 491 89 | 175 50 | 104 83 | ........ | 772 22 |
| Smith's Falls, bureau de poste.... | ........ | 304 00 | 131 00 | 121 10 | 127 50 | 683 60 |
| Stratford do .... | ........ | 659 25 | 409 75 | 229 00 | 64 67 | 1,362 67 |
| Strathroy do .... | ........ | 426 98 | 169 96 | 18 00 | 3 90 | 618 84 |
| Ste-Catherine do .... | ........ | 417 85 | 262 70 | 240 75 | 57 00 | 978 30 |
| St-Thomas do .... | ........ | 448 15 | 204 00 | 406 20 | 25 28 | 1,083 63 |
| Toronto, chambres des examinateurs du service civil.... | 40 00 | ........ | ........ | ........ | ........ | 40 00 |
| do douane.... | ........ | 680 53 | 326 93 | 89 55 | 37 41 | 1,134 42 |
| do bureau de l'ingénieur.... | 300 00 | ........ | ........ | ........ | ........ | 300 00 |
| do salle d'exercices.... | ........ | 1,092 45 | ........ | ........ | ........ | 1,092 45 |
| do entrepôt des évaluations.. | ........ | 3,833 08 | 861 93 | 74 07 | 135 40 | 4,904 48 |
| A reporter.... | 14,279 35 | 89,799 15 | 58,267 10 | 59,556 22 | 27,635 91 | 249,537 73 |

* Loué comme logements temporaires pour les départements qui ont dû être déplacés par suite de l'incendie du 11 février 1897.

**Annexe n° 1.—État B—Donnant les détails de l'item $296,438.23—*Suite.***

| —— | Loyers. | Gardiens et machinistes. Salaires et approvisionnements | Chauffage. | Eclairage. | Eau. | Total. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| *Ontario*—Fin. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Report | 14,279 35 | 89,789 15 | 58,267 10 | 59,556 22 | 27,635 91 | 249,537 73 |
| Toronto, bur. du revenu de l'intér. | .......... | 616 25 | 260 58 | 252 99 | 23 22 | 1,153 04 |
| do bureau de poste | .......... | 2,103 86 | 880 34 | 2,393 99 | 383 76 | 5,761 95 |
| Trenton do | .......... | 450 00 | 135 00 | 209 32 | 75 00 | 869 32 |
| Walkerton do | .......... | 406 50 | 155 09 | 200 00 | 20 00 | 781 59 |
| Windsor do | .......... | 1,010 95 | 464 05 | 559 16 | 96 00 | 2,130 16 |
| *Manitoba.* | | | | | | |
| Brandon, ferme expérimentale | .......... | .......... | 143 25 | .......... | .......... | 143 25 |
| do bâtiment des immigrants | .......... | .......... | 97 46 | .......... | .......... | 97 46 |
| do bureau de poste | .......... | 506 23 | 554 90 | 533 40 | 76 00 | 1,670 53 |
| Minnedosa, bur. des terres fédérales | 105 00 | .......... | 100 12 | .......... | .......... | 205 12 |
| Winnipeg, bur. du commis des trav. | .......... | 1 50 | .......... | .......... | .......... | 1 50 |
| do bur. des terres de la Cour. | .......... | 3 00 | 266 05 | .......... | .......... | 269 05 |
| do douane | .......... | .......... | 645 05 | 267 84 | 120 00 | 1,032 89 |
| do bur. des terres fédérales. | 30 00 | .......... | .......... | 68 31 | 37 50 | 135 81 |
| do bureau de l'ingénieur | 430 00 | .......... | 8 00 | .......... | .......... | 438 00 |
| do entrepôt de vérification. | .......... | .......... | 522 60 | 4 59 | .......... | 527 19 |
| do bâtiment des immigrants | .......... | 9 91 | 600 75 | 334 98 | 156 25 | 1,101 89 |
| do bureau de poste | .......... | 2,553 88 | 2,816 25 | 1,635 39 | 687 50 | 7,693 02 |
| *Territoires du Nord-Ouest.* | | | | | | |
| Alameda, bur. des terres fédérales. | 75 00 | .......... | 11 68 | .......... | .......... | 86 68 |
| Banff (parc de), bâtiments | .......... | .......... | 140 60 | .......... | .......... | 140 60 |
| Battleford, bur. des terres fédérales. | 144 00 | .......... | 29 25 | .......... | .......... | 173 25 |
| do bureau d'enregistrement. | .......... | .......... | 28 00 | .......... | .......... | 28 00 |
| Beaver-Lake, bur. des terres fédér. | 67 50 | .......... | 68 00 | .......... | .......... | 135 50 |
| Calgary, bur. du commis des travaux | .......... | .......... | 10 50 | .......... | .......... | 10 50 |
| do palais de justice | .......... | 497 50 | 313 18 | .......... | 225 00 | 1,035 68 |
| do bâtiment des immigrants | .......... | .......... | 115 61 | .......... | .......... | 115 61 |
| do bur. des terres et d'enreg. | .......... | 8 00 | 69 35 | .......... | .......... | 77 35 |
| do bureau de poste | .......... | 507 45 | 347 95 | 426 30 | 255 00 | 1,536 70 |
| Edmonton, bur. des terres fédérales. | .......... | .......... | 108 45 | .......... | .......... | 108 45 |
| do bur. des terres et d'enreg. | .......... | 405 60 | .......... | 174 30 | .......... | 579 90 |
| Estevan, bur. des terres fédérales | 56 00 | .......... | 3 75 | .......... | .......... | 59 75 |
| Indian-Head, ferme expérimentale. | .......... | .......... | 205 00 | .......... | .......... | 205 00 |
| Lac Dauphin, bur. des terres fédér. | .......... | .......... | 22 50 | .......... | .......... | 22 50 |
| Lethbridge, palais de justice. | .......... | .......... | 46 72 | 60 21 | 45 00 | 151 93 |
| do bur. des terres fédér. | 180 00 | .......... | .......... | .......... | .......... | 180 00 |
| do bureau de poste | .......... | 426 30 | 62 99 | .......... | .......... | 489 29 |
| Macleod, palais de justice | 250 00 | 177 98 | 57 00 | 5 50 | .......... | 490 48 |
| do douane | .......... | .......... | 75 00 | .......... | .......... | 75 00 |
| Maple-Creek, bur. des terres fédér. | 40 00 | .......... | 5 30 | .......... | .......... | 45 30 |
| Moosejaw, palais de justice | .......... | 404 25 | 1 75 | .......... | .......... | 406 00 |
| Moosomin do | .......... | 533 40 | 362 87 | 60 66 | .......... | 956 93 |
| Prince-Albert do | 8 00 | 404 24 | 178 75 | 17 43 | 4 00 | 612 42 |
| do bureau des terres et des bois de la Cour. | .......... | 1 25 | .......... | .......... | .......... | 1 25 |
| do bâtiment des immigr. | .......... | .......... | 12 50 | .......... | .......... | 12 50 |
| do bureau des terres et d'enregistrement | .......... | 409 70 | 30 00 | 10 50 | .......... | 450 20 |
| Red-Deer, bureau des terres fédér. | 96 00 | .......... | 59 99 | .......... | .......... | 155 99 |
| do bâtiment des immigrants | 10 00 | .......... | .......... | .......... | .......... | 10 00 |
| Régina, bur. du commis des trav. | 110 00 | .......... | 18 50 | .......... | .......... | 128 50 |
| do palais de justice | .......... | 474 56 | 632 08 | 139 87 | .......... | 1,246 51 |
| do bureau des terres fédérales. | 500 00 | .......... | .......... | 22 00 | .......... | 522 00 |
| do bureau des titres fonciers | .......... | .......... | 112 97 | .......... | .......... | 112 97 |
| do résidence du lieut.-gouvern. | .......... | 35 03 | .......... | .......... | .......... | 35 03 |
| do bureau de poste | .......... | 361 78 | 238 78 | .......... | .......... | 600 56 |
| do bureau d'enregistrement | .......... | .......... | 73 93 | .......... | .......... | 73 93 |
| Wetaskiwin, bur. des terres fédér. | 100 00 | .......... | 100 00 | .......... | .......... | 200 00 |
| A reporter | 16,480 85 | 102,108 27 | 69,459 54 | 66,932 96 | 29,840 14 | 284,821 76 |

ANNEXE No 1.—ÉTAT B.—Donnant les détails de l'item $296.438.23—*Suite.*

| — | Loyers. | Gardiens et machinistes. Salaires et approvisionnements | Chauffage. | Eclairage. | Eau. | Total. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| *Territoires du Nord-Ouest*—Fin. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Report | 16,480 85 | 102,108 27 | 69,459 54 | 66,932 96 | 29,840 14 | 284,821 76 |
| Wolseley, palais de justice | | 540 00 | 180 73 | 13 80 | | 734 53 |
| Yorkton, bureau des terres fédér. | 84 00 | | 49 00 | | | 133 00 |
| *Colombie-Britannique.* | | | | | | |
| Agassiz, ferme expérimentale | | | 54 50 | | | 54 50 |
| Alberni, bureau des sauvages | | | 11 25 | | | 11 25 |
| Duncan do | | | 20 82 | | | 20 82 |
| Kamloops, bur. des terres fédérales. | 165 00 | | 8 50 | | | 173 50 |
| Metlakatla, école industrielle | | | 75 57 | | | 75 57 |
| Nanaïmo, bureau de poste | | 609 10 | 320 18 | 243 50 | 27 00 | 1,199 78 |
| New-Westminster, salle d'exercices | | | 178 39 | | | 178 39 |
| do bur. de l'ingénieur | 66 25 | 1 85 | | | | 68 10 |
| do bureau de poste | | 600 00 | 106 91 | 202 15 | 67 28 | 976 34 |
| Vancouver, douane | | | | 384 90 | | 384 90 |
| do salle d'exercices | | | 78 81 | | | 78 81 |
| do bureau de poste | | 429 80 | 439 24 | 747 00 | 208 44 | 1,824 48 |
| Victoria, bur. de l'adjutant général | | | 12 70 | | | 12 70 |
| do bureau de l'estimateur | | | 13 93 | 11 00 | 12 00 | 36 93 |
| do caserne | | | 26 58 | | | 26 58 |
| do douane | | | 149 42 | 47 00 | 30 37 | 226 79 |
| do salle d'exercices | | 0 90 | 111 59 | 715 02 | | 827 51 |
| do bureau de l'ingénieur | 737 00 | 7 00 | | 6 40 | | 750.40 |
| do entrepôt de vérification | | | 6 90 | | | 6 90 |
| do bureau des sauvages | | | 41 06 | | | 41 06 |
| do magasin militaire | | | 83 67 | | | 83 67 |
| do bureau de poste | | 614 13 | 182 36 | 1,072 35 | 29 74 | 1,898 58 |
| do bur. des poids et mesures. | | | 29 00 | | 6 00 | 35 00 |
| William's-Head, station de quarant. | | | 999 52 | | | 999 52 |
| *Divers.* | | | | | | |
| Edifices fédéraux en général | | 33 32 | 723 54 | | | 756 86 |
| Total, porté à l'état "A" (page 7) | 17,533 10 | 104,944 37 | 73,363 71 | 70,376 08 | 30,220 97 | 296,438 23 |

## ETAT C.

INDIQUANT les montants prêtés par le gouvernement, durant l'exercice 1896-97, en vertu d'actes spéciaux du parlement et sur la recommandation du ministre des travaux publics.

| | |
|---|---|
| Aux commissaires du havre de Montréal pour l'amélioration du havre en question (Acte 59 Vict., chap. 10) | $190,000 00 |

A. G. KINGSTON,
*Comptable intérimaire.*

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
BUREAU DU COMPTABLE,
OTTAWA, 7 janvier 1898.

ANNEXE Nº 2.

---

# RAPPORT

SUR LES

# ÉDIFICES PUBLICS DU CANADA

## POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1897,

PAR

L'ARCHITECTE EN CHEF INTÉRIMAIRE.

# RAPPORT DE L'ARCHITECTE EN CHEF INTÉRIMAIRE.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, CANADA,
BUREAU DE L'ARCHITECTE EN CHEF,
OTTAWA, 10 juillet 1897.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli mon rapport sur les différents travaux exécutés sous ma direction pendant l'exercice expiré le 30 juin 1897.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
THOMAS FULLER,
*Architecte en chef intérimaire.*

Mr E. F. E. ROY,
Secrétaire du ministère des travaux publics.

---

## PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

### CHARLOTTETOWN.

#### ÉDIFICE PUBLIC.

Les bouilleurs des chaudières en acier de l'appareil à eau chaude ont été renouvelés, la grille de la fournaise a été remplacée, des gouttières en cuivre ont été posées, deux porches d'hiver ont été construits, des glaces pour les portes ont été achetées, du matériel d'éclairage au gaz a été posé, les fenêtres ont été calfatées et les marches couvertes de planches pour l'hiver.

#### QUARANTAINE (PORT DE L'OUEST).

Une clôture en fil barbelé a été érigée autour des terrains.

### SUMMERSIDE.

#### ÉDIFICE PUBLIC.

Le plâtrage a été réparé. Les cabinets d'aisances ont été nettoyés et réparés.

## PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

### AMHERST.

#### ÉDIFICE PUBLIC.

Comme la chaudière de l'appareil de chauffage était hors de service, on l'a remplacée par une chaudière tubulaire en acier, et la surface de chauffe ainsi que tous les tuyaux ont été peinturés.

L'espace entre le grillage des boîtes à lettres et le plafond a été vitré.

Les travaux ont été faits sous la surveillance du gardien.

### ANNAPOLIS.

#### ÉDIFICE PUBLIC.

L'on a fait faire des châssis doubles. La boiserie, le toit et la fournaise de l'appareil de chauffage ont été peinturés.

### ANTIGONISH.

#### ÉDIFICE PUBLIC.

Le plâtrage des murs et des plafonds a été réparé; les plafonds ont été blanchis et les murs badigeonnés; la boiserie intérieure a été peinturée et vernie, et la table de distribution a été allongée.

Les travaux ont été surveillés par C. E. W. Dodwell, ingénieur résidant et inspecteur des édifices publics, Nouvelle-Ecosse, Halifax, N.-E.

### DARTMOUTH.

#### ÉDIFICE PUBLIC.

Des réparations ont été faites au plâtrage.

Les travaux ont été surveillés par C. E. Dodwell, ingénieur dirigeant et inspecteur des travaux publics, Nouvelle-Ecosse, Halifax, N.-E.

### BADDECK.

#### ÉDIFICE PUBLIC.

L'espace entre le grillage des boîtes à lettres et le plafond a été rempli avec un treillis en fil métallique, et des serrures pour les portes extérieures ont été achetées.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

### HALIFAX.

#### SALLE D'EXERCICES.

Les travaux ont été suspendus le 1er décembre 1896 et repris le 5 mai 1897. La construction des murs est très avancée, et l'on espère que l'édifice sera terminé dans le cours de l'exercice 1897-98.

Les plans, etc., ont été préparés et les travaux surveillés par le ministère. Ingénieur dirigeant et inspecteur des édifices publics, Nouvelle-Ecosse, C. E. W. Dodwell, I. C., Halifax, N.-E.

Entrepreneur, John E. Askwith, Ottawa.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Le couronnement du pignon de l'est a été rejointoyé; des réparations ont été faites aux meubles, et un tapis de toile cirée a été acheté.

Les travaux ont été surveillés par C. E. W. Dodwell, ingénieur dirigeant et inspecteur des édifices publics, Nouvelle-Ecosse, Halifax, N.-E.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Un nouveau bouilleur a été posé à la chaudière, et quelques-unes des soupapes de l'appareil de chauffage ont été renouvelées; un cabinet d'aisances a été établi au rez-de-chaussée, et le monte-charge a été réparé.

Les travaux ont été surveillés par C. E. W. Dodwell, ingénieur dirigeant et inspecteur des édifices publics, Nouvelle-Ecosse, Halifax, N.-E.

QUARANTAINE (DÉBARCADÈRE EN EAU PROFONDE).

L'appareil à fumiger et à désinfecter, que l'on avait réussi à sauver lors de l'incendie qui détruisit l'ancien bâtiment, a été réparé et placé dans le nouveau bâtiment des immigrants.

Les travaux ont été surveillés par C. E. W. Dodwell, ingénieur dirigeant et inspecteur des édifices publics, Nouvelle-Ecosse, Halifax, N.-E.

BATIMENT DES IMMIGRANTS.

Ce bâtiment, qui a été décrit dans le rapport de l'année dernière, est maintenant terminé et pourvu d'un appareil de chauffage à eau chaude.

Les plans, etc., ont été préparés et les travaux surveillés par le ministère.

Ingénieur dirigeant et inspecteur des édifices publics, Nouvelle-Ecosse, C. E. W. Dodwell, I. C., Halifax, N.-E.

Surintendant de la construction de l'appareil de chauffage, John Cowan, Ottawa, Ont.

Commis des travaux, W. J. Wiswell, Halifax, N.-E.

Entrepreneurs, Rhodes, Curry et Cie, Amherst, N.-E.

## LUNENBURG.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les allées conduisant de la rue aux portes d'entrée ont été couvertes de planches pour l'hiver.

Les tuyaux aux eaux sales ont été raccordés avec l'égout de la ville.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

## PICTOU.

BUREAU DE POSTE.

Du matériel d'éclairage au gaz a été fourni, et un pavillon ainsi que des drisses ont été achetés. L'on a fait faire un râtelier pouvant tenir 30 sacs à dépêches.

DOUANE.

Les chéneaux et la couverture en ardoise du toit ont été réparés; la surface de chauffe a aussi été réparée, et l'appareil de chauffage au sous-sol a subi des modifications.
Les travaux ont été faits sous la surveillance de M. John Cowan, Ottawa.

## SYDNEY.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des réparations ont été faites au mur extérieur ainsi qu'au plâtrage des murs intérieurs et des plafonds d'un bout à l'autre de l'édifice; les plafonds ont été blanchis et les murs badigeonnés; la couverture du toit en fer galvanisé a été peinturée; dans le corridor public des tableaux ont été placés, et des tablettes pour protéger les calorifères ont été posées; de menues réparations ont été faites à la boiserie et au vitrage.
Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

## SYDNEY-NORD.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les grilles de la fournaise de l'appareil de chauffage à eau chaude ont été renouvelées.

## WINDSOR.

ÉDIFICE PUCLIC.

Le briquetage a été jointoyé et le couronnement réparé; l'on a peinturé le mât de pavillon, etc., sur le toit. Des réparations ont été faites aux allèges des fenêtres et aux tuyaux à eau; une des cloisons dans le bureau des mandats-poste a été enlevée, et un nouveau plancher en merisier a été posé dans la salle de distribution du bureau de poste.
Les travaux ont été surveillés par C. E. W. Dodwell, ingénieur dirigeant et inspecteur des édifices publics, Nouvelle-Ecosse, Halifax, N.-E.

## TRURO.

ÉDIFICE PUBLIC.

Dans le corridor public, des tablettes pour protéger les calorifères ont été posées; deux nouveaux tableaux à bulletins ont été placés et une balustrade a été établie en avant du bureau de distribution générale. Le tuyau à fumée de la fournaise a été renouvelé.
Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

## YARMOUTH.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des réparations ont été faites au réservoir.
L'espace entre le sommet du grillage des boîtes à lettres et le plafond a été rempli avec un treillis en fil métallique; l'on a placé un tableau dans le bureau de poste et une boîte à charbon dans la cave; des réparations ont été faites aux planchers, aux escaliers et au plâtrage. Tous les plafonds ont été blanchis, les murs badigeonnés et la boiserie a été peinturée.
Les travaux ont été faits sous la direction du gardien.

## PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

### BATHURST.

#### BUREAU DE POSTE.

La boiserie intérieure et extérieure de l'édifice a été peinturée, les planchers ont été huilés, les plafonds ont été nettoyés et blanchis, le plâtrage, les murs et les plafonds ont été réparés, et l'espace entre le sommet du treillis des boîtes à lettres et le plafond du bureau de poste a été grillagé.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

### CHATHAM.

#### BUREAU DE POSTE.

Les gouttières et la couverture du toit ont été réparées. Le briquetage de la fournaise et de quelques-uns des tuyaux principaux a subi des modifications; un nouveau colorifère de 200 pieds a été posé et quelques changements ont été faits à la plomberie.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

### FRÉDÉRICTON.

#### ÉDIFICE PUBLIC.

Les corridors et les bureaux des départements de la douane et du revenu de l'intérieur ont été nettoyés et peinturés. Le bureau de poste a été pourvu d'un râtelier, modèle " G," pouvant tenir 100 sacs à dépêches.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

### MONCTON.

#### ÉDIFICE PUBLIC.

Les gouttières et le plâtrage du rez-de-chaussée et du premier étage du corps de logis, ainsi que les trottoirs, ont été réparés; un plancher en bois brut a été posé dans le grenier; les chambres de l'annexe ont été plafonnées en bois et leurs planchers ont été réparés. Un nouveau tuyau à fumée a été posé à la fournaise de l'appareil de chauffage.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

### NEWCASTLE.

#### ÉDIFICE PUBLIC.

Un nouveau plancher en bois dur a été posé dans le bureau de poste, et un ressort a été posé à la porte de devant.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

### ILE-AUX-PERDRIX.

#### STATION DE QUARANTAINE.

Un contrat a été passé pour la construction d'un bâtiment près du quai, à l'extrémité orientale de l'île; dans ce bâtiment seront placés le désinfecteur à vapeur, les réservoirs et les bains.

Les travaux se font sous la surveillance de W. J. McCordock, de ce ministère, Saint-Jean, N.-B.

Entrepreneur, M. Jno. Duffy.

## PORTLAND (Saint-Jean.)

### BUREAU DE POSTE.

Des réparations ont été faites à la plomberie, aux poêles, aux grilles, aux portes et aux serrures.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de W. J. McCordock, de ce ministère, Saint-Jean, N.-B.

## SAINT-JEAN.

### DOUANE.

Un incendie éclata dans le bureau des préposés au débarquement des marchandises, détruisant la boiserie et les meubles. Une enquête fut tenue, et l'on en vint à la conclusion que l'incendie en question avait été provoqué par une allumette ou un cigare jeté dans le panier des papiers de rebut. Le bureau fut réparé et remeublé.

Trois nouveaux bouilleurs ont été posés dans une des chaudières. Des planchers en bois dur ont été posés dans la chambre des épreuves du bureau de l'intérieur et dans la chambre de la douane où se fait l'estampillage des boîtes de cigares. Deux portes ont été posées dans les cloisons de la chambre du réservoir. L'on a fourni beaucoup de meubles au département des douanes et quelques tablettes au département du revenu de l'intérieur ; du matériel d'éclairage au gaz et des meubles ont été achetés pour le département de la marine; la grande salle de la douane a été peinturée, de même que la chambre des préposés au service des signaux.

### BUREAU DE POSTE.

Le pavage en asphalte du chemin de voiture au sous-sol a été réparé ; un des cabinets d'aisances a été reconstruit ; les salles des paquets et des journaux ont été peinturées, et les plafonds ont été blanchis ; la porte de la chaudière, les drisses du pavillon et les grillages des calorifères ont été renouvelés ; l'on a réparé le monte-charge, les meubles, la plomberie, le matériel d'éclairage au gaz, les tuyaux à eau, les sonnettes, le vitrage, la boiserie, etc., etc.

### CAISSE D'ÉPARGNE.

Les portes d'entrée ont été raccourcies, réparées et peinturées, et de nouveaux ressorts de choc y ont été posés ; la boîte à charbon ainsi que le vitrage ont été réparés, et une nouvelle enseigne a été posée.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de W. J. McCordock, de ce ministère, Saint-Jean, N.-B.

## SAINT-STEPHEN.

### ÉDIFICE PUBLIC.

Un lavabo, avec accessoires et tuyaux de raccordement, a été posé.

L'ancienne fournaise de chauffage à eau chaude, qui était devenue hors de service, a été remplacée par deux fournaises à eau chaude "Buffalo," que l'on a installées sur une fondation en brique. La plomberie a été réparée.

Les travaux ont été faits sous la surveillance de John Cowan, Ottawa.

## SUSSEX.

### ÉDIFICE PUBLIC.

Trois cents quarante-huit vieilles serrures ont été enlevées du bureau de poste et remplacées par 96 serrures neuves et 36 tiroirs avec devants en bronze.

Ces changements ont été faits sous la surveillance du gardien.

## WOODSTOCK.

### ÉDIFICE PUBLIC.

Le plâtrage a été badigeonné, le toit ainsi que la boiserie extérieure et intérieure ont été peinturés ; les ferrures et les rampes des escaliers ont été vernis et les planchers huilés. Le briquetage et la maçonnerie ont été réparés et jointoyés.

# PROVINCE DE QUÉBEC.

## AYLMER.

### BUREAU DE POSTE.

La fournaise de l'appareil de chauffage à eau chaude a été pourvue d'une nouvelle grille.

Le mur de la clôture en pierre a été réparé, en partie reconstruit et jointoyé ; les murs extérieurs de l'édifice ont été réparés et rejointoyés; les clôtures en bois et les portes ont été réparées, le plancher du bureau de poste a été huilé, et le plâtrage a été réparé ; des tuyaux en plomb, un cabinet d'aisances, un évier, un bain et un conduit d'égout ont été posés ; une fosse d'aisances a été établie ; des meubles et un tapis ont été achetés, et les couvertures en bardeaux des bâtiments extérieurs ont été renouvelées.

## FRASERVILLE.

### ÉDIFICE PUBLIC.

Des stores ont été posés aux fenêtres.

## GROSSE-ILE.

### STATION DE QUARANTAINE—DIVISION OCCIDENTALE.

Dans le bâtiment n° 1, seize jalousies, qui étaient devenues hors de service, ont été remplacées. Un abri a été construit à l'extrémité sud du bâtiment n° 2. Les toits des bâtiments n^os^ 10, 11, 12, 15 et 16 ont été recouverts en bardeaux. Les couvertures en bardeaux des bâtiments n^os^ 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 19 et 21, ainsi que la toiture de la nouvelle cuisine ont été goudronnées. Les murs des bâtiments n^os^ 3, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 17 et 19 ont été blanchis à la chaux. Les châssis et les portes des bâtiments n^os^ 3, 7, 10, 11, 12 et 16 ont été peinturés. Il a été construit deux nouvelles cheminées sur le bâtiment n° 15 et un sur le bâtiment n° 11 ; le chapeau d'une des cheminées du bâtiment n° 5 a été refait à neuf. Le toit de l'aile du bâtiment n° 5 a été couvert de fer galvanisé. Des réparations ont été faites aux couvertures en bardeaux des bâtiments n^os^ 4, 11, 12 et 19. Dans le bâtiment n° 3, des vitres ont été posées et du peinturage a été fait. Les planchers de la salle et de la cuisine du bâtiment n° 21 ont été peinturés.

### DIVISION CENTRALE.

Les toits des bâtiments n^os^ 26 et 28 et de la buanderie du surintendant ont été recouverts de bardeaux ; ceux des bâtiments n^os^ 22, 26, 30, 33, 34 et 35 et de la buanderie du surintendant ont été goudronnés ; ceux des bâtiments n^os^ 24, 27, 28 et 29 ont été peinturés, et ceux des bâtiments n^os^ 24, 29, 30 et 34 ont été réparés. Les murs extérieurs des bâtiments n^os^ 22, 26, 33 et 35 et de la buanderie du surintendant ont été blanchis à la chaux. La boiserie intérieure et extérieure des bâtiments n^os^ 27, 28 et 29 a été peinturée ; le plâtrage intérieur du bâtiment n° 27 a été peinturé ; dans le bâtiment n° 29, le plafond a été peinturé et les murs ont été tapissés. Le four dans le bâtiment n° 34 a été reconstruit et couvert de sable. Le bâtiment n° 35 a été pourvu de 4 porches doubles et les cheminées en ont été jointoyées. Le bâtiment n°

25 a été réplanchéié ainsi que l'attique du bâtiment n° 29. Des vitres ont été posées aux fenêtres des bâtiments n$^{os}$ 22 et 25 et de la buanderie du surintendant. Le plâtrage du bâtiment n° 27 a été réparé; dans la buanderie du surintendant, des châssis, un ventilateur, un tuyau de cheminée et des vitres ont été posés, et des réparations ont été faites aux portes.

DIVISION ORIENTALE.

Le toit du bâtiment n° 39 a été recouvert de bardeaux. Les toits des bâtiments n$^{os}$ 36, 38, 39 et 40, du bâtiment de désinfection, de l'infirmerie, du vieux magasin, de l'écurie et du hangar où se trouve le puits ont été blanchis à la chaux. Les fenêtres et les portes du bâtiment n° 36 ont été peinturées, 4 cheminées sur le bâtiment n° 39 ont été jointoyées, la couverture en bardeaux de l'infirmerie a été réparée, et un vieux puits a été comblé pour prévenir les accidents.

Le steamer *Challenger* a été nettoyé et peinturé.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de Ph. Béland, commis des travaux, Québec.

## JOLIETTE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le plâtrage a été réparé d'un bout à l'autre, les plafonds ont été blanchis, les murs ont été badigeonnés et la boiserie a été peinturée.

## LAPRAIRIE.

BUREAU DE POSTE.

Un nouveau porche a été construit à l'entrée de derrière.

## MONTRÉAL.

DOUANE.

De nouveaux barreaux de grille ont été posés à la chaudière; des réparations ont été faites au calorifère dans la grande salle, à un poêle à gaz et à un lavabo; un nouveau lave-mains a été posé. Des changements ont été faits au matériel d'éclairage au gaz, une sonnette a été posée dans le logement du gardien, et des réparations ont été faites aux meubles, aux sonnettes électriques ainsi qu'aux étampes.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Le tuyau en acier de la cheminée, qui était devenu hors de service, a été remplacé. De nouveaux barreaux de grilles et de nouvelles soles ont été posés aux chaudières. Les trappes ont été réparées et les monte-charges ont été pourvus de câble en fil métallique. Les calorifères dans les bureaux des estimateurs de la quincaillerie et des marchandises de fantaisie ont été réparés, et une pompe en bronze pour le sodium a été posée.

ÉDIFICE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Un casier a été fourni au percepteur. Les tuyaux à gaz ont été réparés, et du matériel d'éclairage au gaz a été posé. Des réparations ont été faites aux cabinets d'aisances, aux tuyaux à eau, aux portes d'entrée et au vitrage.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de C. Desjardins, commis des travaux à Montréal.

BUREAU DE POSTE.

Le briquetage des fournaises de l'appareil de chauffage a été démoli et reconstruit, et de nouveaux barreaux de grilles ont été posés. Le plancher de la chambre des compteurs a été renouvelé et l'horloge réparée. Des additions et des réparations

ont été faites aux ascenseurs, aux monte-charges et aux machines en général. Le conduit d'égout au sous-sol a été mis en bon état.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de C. Desjardins, commis des travaux à Montréal.

## QUÉBEC.

### CITADELLE, RÉSIDENCE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL.

Des réparations ont été faites à la plomberie et à la boiserie. Les pièces ont été nettoyées et peinturées comme d'habitude, et des préparatifs ont été faits pour la visite annuelle de Son Excellence.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance d'un employé de ce ministère.

### DOUANE.

Les cabinets d'aisances et la plomberie ont été réparés; des ressorts ont été posés aux portes, et des meubles ont été achetés.

Les travaux ont été inspectés par Ph. Béland, commis des travaux, Québec, P.Q.

### ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Une partie de la toiture en fer galvanisé a été renouvelée. Des réparations ont été faites à l'ascenseur, à l'appareil de chauffage, etc.

Les travaux ont été inspectés par Ph. Béland, commis des travaux, Québec, P.Q.

### ÉDIFICE DE LA MARINE ET DE L'AGENCE D'IMMIGRATION.

La toiture de l'atelier de charpenterie a été renouvelée, de même que celle des bureaux du gaz; un plancher en pin a été posé dans la cave des huiles, et l'une des cheminées a été réparée.

Les travaux ont été iuspectés par Ph. Béland, commis des travaux, Québec, P.Q.

### ÉDIFICE D'IMMIGRATION, JETÉE LOUISE

L'édifice a été peinturé à l'extérieur, y compris la couverture du toit. L'on est actuellement à construire une tour et un réservoir dans la cour pour le service d'eau. Deux nouveaux cabinets d'aisances et un bain seront établis au premier étage.

Les travaux ont été inspectés par Ph. Béland, commis des travaux, Québec, P.Q.

### BUREAU DE POSTE.

La couverture en fer-blanc de la partie du toit donnant sur les rues Buade et Frontenac a été enlevée et remplacée par une toiture en fer galvanisé; les tuyaux à gaz ont été renouvelés et raccordés avec la nouvelle aile et le second étage; le corridor public a été peinturé et le logement du gardien a été nettoyé, peinturé, tapissé et badigeonné; un nouveau porche pour la distribution des lettres a été érigé dans le bureau et le porche du corridor public a été amélioré; des sonnettes électriques, des serrures, etc., ont été posées.

Les travaux ont été surveillés par Ph. Béland, commis des travaux, Québec, P.Q.

## RICHMOND.

### BUREAU DE POSTE.

Cet édifice, qui a déjà été décrit, est presque terminé. Des plans ont été préparés et un contrat a été passé pour la construction d'un appareil de chauffage à eau chaude.

Les plans, etc., ont été préparés par ce ministère.

Commis des travaux, N. Nicholson, Richmond, P.Q.

Entrepreneurs de la construction de l'édifice, MM. Paquette et Godbout. Entrepreneur de la construction de l'appareil de chauffage, J. Lamarche.

## RIMOUSKI.

### ÉDIFICE DU BUREAU DE POSTE.

Cet édifice, qui a déjà été décrit, est fort avancé. Les travaux, après que l'entrepreneur les eût abandonnés, ont été poursuivis à la journée. Des plans ont été préparés et un contrat a été passé pour la construction d'un appareil de chauffage à eau chaude.

Les plans, etc., ont été préparés par ce ministère.

Les travaux ont été surveillés par J. P. M. Lecourt, d'Ottawa, et Ph. Béland, de Québec.

## SAINT-HENRI.

### ÉDIFICE DU BUREAU DE POSTE.

Le tuyau d'égout a été nettoyé et la plomberie réparée ; un escalier conduisant au sous-sol avec porte, a été construit pour le transport des cendres. Deux porches ont été érigés à l'extérieur, un nouveau calorifère a été placé dans la salle d'entrée, des lampes à gaz ont été posées, un évier pour les commis et les facteurs a été installé, les fenêtres du sous-sol ont été pourvues de grillages, et les portes d'entrée ont été munies de ressorts à air ; un boyau pour nettoyer les châssis, une échelle, etc., etc., ont été achetés.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

## SAINT-JÉROME.

### ÉDIFICE PUBLIC.

Les trottoirs ont été réparés.

## SAINT-JEAN, P.Q.

### ÉDIFICE PUBLIC.

La plomberie, qui était surannée et insalubre, a été enlevée, et de nouveaux cabinets d'aisances, lave-mains et éviers ont été installés au rez-de-chaussée et au premier étage. Le sous-sol a été planchéié en béton. Des meubles et un tapis ont été achetés pour le directeur des postes. Des ventilateurs ont été posés aux châssis-doubles. L'on est actuellement à préparer des plans pour les modifications à faire à l'installation du bureau de poste.

Les plans, etc., ont été préparés par ce ministère.

Les travaux ont été inspectés par M. John Cowan, ingénieur, Ottawa, Ont.

## SHERBROOKE.

### ÉDIFICE PUBLIC.

La couverture en métal du toit a été réparée d'un bout à l'autre et peinturée, les réservoirs ont été nettoyés et réparés, des réparations ont été faites à la plomberie, de nouveaux calorifères ont été installés et le briquetage de la fournaise a été réparé. Un nouveau plancher en bois dur a été posé dans le bureau de poste. Les voûtes ont été pourvues de tablettes, des meubles et un tapis ont été achetés pour le percepteur de la douane, un tapis en toile cirée a été posé dans le bureau de l'inspecteur des postes, et un sas à cendres ainsi qu'un pavillon ont été fournis au gardien.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

## SOREL.

### ÉDIFICE PUBLIC.

Les pierres du couronnement et de la voûte de l'entrée de la cour donnant sur la rue Prince ont été enlevées, puis cimentées et liées avec du fer. Toute la boiserie et toute la ferrure de l'extérieur ont été peinturées. Un trottoir en granolithe a été posé le long des rues, la plomberie et les tuyaux d'égout intérieurs, qui laissaient à désirer, ont été remplacés. L'espace entre le grillage du bureau de poste et le plafond a été rempli avec un treillis en fil métallique; l'on a fait faire des jalousies, les fenêtres ont été pourvues de ventilateurs, et un comptoir a été construit. Un plancher en bois a été posé pour protéger le toit plat de la partie de l'édifice qui n'a qu'un seul étage, ainsi que les balcons. Les portes du bureau des poids et mesures, la couverture en ardoise et les gouttières du toit, les châssis, les murs mitoyens, les marches, etc., ont été réparés.

## TROIS-RIVIÈRES.

### DOUANE.

Le plancher de la cave a été réparé.

### BUREAU DE POSTE.

Un nouveau pavillon a été acheté.

# PROVINCE D'ONTARIO.

## AMHERSTBURG.

### ÉDIFICE PUBLIC.

Les cabinets d'aisances et la plomberie de l'édifice, qui étaient insalubres, ont été enlevés.

Les travaux ont été surveillés par le gardien.

## ARNPRIOR.

### ÉDIFICE PUBLIC.

L'emplacement de l'édifice pour lequel un contrat a été passé le 4 de septembre 1896, est situé au coin des rues John et Madawaska, en la ville d'Arnprior, Ont.

Les murs de l'édifice seront en pierre, les cloisons au rez-de-chaussée et les voûtes seront en brique, et les autres cloisons ainsi que les toits et les planchers seront en bois. Le bâtiment principal aura 44 pieds carrés et comprendra 2 étages et un attique. Le rez-de-chaussée sera réservé pour le bureau de poste; au premier étage se trouveront les bureaux du revenu de l'intérieur et de la douane, et à l'attique les appartements du gardien. Au coin des deux rues il y aura une tourelle octangulaire à horloge, d'un diamètre de 14 pieds et d'une hauteur de 54 pieds à partir du sol jusqu'au sommet de la maçonnerie, et de 75 pieds à partir du sol jusqu'au faîte du toit; cette tourelle sera surmontée d'un pinacle en fer. Sur la rue John il y aura annexe d'un étage de 35 x 30 pieds, où se trouveront l'entrepôt de vérification, le bureau des poids et mesures et les cabinets d'aisances.

Dans le bâtiment principal il y aura trois voûtes en brique, l'une au rez-de-chaussée pour le bureau de poste et deux au premier étage pour la douane et le revenu de l'intérieur.

Les plans, etc., ont été préparés par ce ministère.

Entrepreneurs, MM. Fortin et Fortin, de Pembroke, Ont.

Commis des travaux, Jas. W. Tierney, Arnprior, Ont.

## BARRIE.

### ÉDIFICE PUBLIC.

Les conduits d'égout et la plomberie ont été renouvelés, de menues réparations ont été faites aux calorifères, les murs et les plafonds ont été partout réparés et badigeonnés, une partie de la boiserie et les calorifères ont été peinturés.

## BELLEVILLE.

### ÉDIFICE PUBLIC.

Le pavage en blocs de bois dans la cour a été enlevé, et la cour a été couverte de gravier; un trottoir en granolithe a été posé le long des rues ; trois bureaux au premier étage ont été badigeonnés ; des changements et des additions ont été faits à l'installation du bureau de poste ; le plancher du bureau de poste a été réparé, et un filtre a été fourni.

## BROCKVILLE

### ÉDIFICE PUBLIC.

La couverture en fer galvanisé du toit de l'entrepôt de vérification a été renouvelée.

## CAYUGA.

### ÉDIFICE PUBLIC.

Des fils pour éclairage à la lumière électrique ont été posés.

## CHATHAM.

### ÉDIFICE PUBLIC.

Des rampes en fer ont été posées aux marches extérieures, et de menues réparations ont été faites à la plomberie, au compteur de gaz et au plancher du bureau de poste.

## CORNWALL.

### ÉDIFICE PUBLIC.

Des serrures ont été posées aux portes, et les cabinets d'aisances ont été réparés.

## GANANOQUE.

### DOUANE.

Les tuyaux à eau ont été nettoyés et réparés.

## DUNDAS.

### BUREAU DE POSTE.

La boiserie du bureau a été peinturée et vernie.

## GALT.

### ÉDIFICE PUBLIC.

Des boyaux à incendie et une échelle ont été fournis.

## GUELPH.

Des boyaux à incendie et des tapis ont été fournis.

## HAMILTON.

### ÉDIFICE PUBLIC.

Les murs et les plafonds du premier et du second étages ont été nettoyés, réparés et badigeonnés ; le plâtrage, le plancher en ciment, le toit et les gouttières ont été réparés, et un paraneige a été posé sur le toit. Un nouveau cabinet d'aisances et un évier pour les eaux sales ont été installés au second étage. Un tuyau a été posé pour ventiler les cabinets d'aisances, les urinoirs et les éviers. Un nouveau réservoir d'alimentation pour l'appareil de chauffage a été installé, le plancher de la chambre de la fournaise a été cimenté, et un cabinet pour le téléphone a été construit dans le bureau de la douane. Dans l'entrepôt de vérification le plâtrage a été réparé et badigeonné, la boiserie a été peinturée, la plomberie a été ventilée, une nouvelle cheminée a été érigée sur la cuisine et la maçonnerie a été jointoyée.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

## KINGSTON.

### DOUANE.

Des plans ont été préparés et un contrat a été passé pour la construction d'un appareil de chauffage à eau chaude, et les travaux sont en marche à l'heure qu'il est. La plomberie a été réparée ; un bain, une chaudière et un tuyau à gaz ont été posés, et des réparations ont été faites à la toiture.

Les plans, etc., ont été préparés par ce ministère.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance d'Arthur Ellis, architecte, Kingston.

### BUREAU DE POSTE.

Du matériel d'éclairage au gaz a été posé, et des réparations ont été faites à la fournaise de l'appareil de chauffage, au chemin de voitures dans la cour, aux portes d'entrée, à l'installation du bureau de poste, et au mât de pavillon.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance d'Arthur Ellis, architecte, Kingston.

## LONDON.

### DOUANE.

La boiserie, la plomberie et la chaudière ont été réparées.

Les travaux ont été survéillés par H. C. McBride, architecte, London, Ont.

### BUREAU DE POSTE.

Un nouveau mât de pavillon et une enseigne ont été fournis, des réparations ont été faites à la toiture en fer galvanisé ainsi qu'à la boiserie et à la plomberie.

Les travaux ont été surveillés par H. C. McBride, architecte, London, Ont.

## NAPANEE.

### ÉDIFICE PUBLIC.

Le toit et le cabinet d'aisances ont été réparés.

## CHUTES NIAGARA.

### EDIFICE PUBLIC.

Les fenêtres et les portes ont toutes été réparées, et une nouvelle porte a été posée. Le plancher a été réparé, les toits plats ont été goudronnés, et de nouvelles échelles ont été fournies.

Les travaux ont été faits sous la surveillance du gardien.

## OTTAWA.

### FERME EXPÉRIMENTALE CENTRALE.

*Laboratoire.*—Le matériel d'éclairage au gaz et les tuyaux de distribution d'eau ont été réparés et renouvelés en partie.

*Cabinet de toilette.*—Le vieux tuyau de trop-plein a été enlevé et remplacé par un tuyau en fonte; deux nouveaux cabinets d'aisances et une nouvelle trappe pour l'évier ont été installés.

*Résidences.*—A la résidence du naturaliste, le cabinet d'aisances et la salle de bain ont été changés de place; et un nouveau cabinet d'aisances, un bain et un lave-mains, avec les tuyaux de raccordement nécessaires, ont été établis. A la résidence de l'horticulteur, un appareil à eau chaude pour le bain et l'évier a été installé.

*Laiterie.*—La chaudière a été entourée de brique et pourvue d'une nouvelle grille et d'une soupape de sûreté, la machine a été inspectée, 4 réservoirs réfrigérants ont été revêtus de fer galvanisé, un des cabinets d'aisances a été réparé, des conduits d'égout en fonte ont été posés et un tuyau à eau de 400 pieds de longueur a été relié à la laiterie et au cabinet de toilette.

*Bergerie.*—Un nouvel évier et des tuyaux à eau ont été posés.

*Serre-chaude.*—Quelques additions ont été faites au matériel d'éclairage au gaz.

Les travaux ont été exécutés par les ouvriers du ministère.

### ÉDIFICE DE L'EST—PALAIS ADMINISTRATIF.

Les bureaux des différents ministères occupant l'édifice ont été pourvus d'armoires, de meubles et de tablettes, et on les a réparés, nettoyés, peinturés, teintés et bronzés; des rideaux, des paillassons et des tapis en toile cirée ont été achetés pour les bureaux du ministère de la justice et du conseil privé; les fenêtres des bureaux du ministère de la justice et du ministère des finances ont été munis de ventilateurs; l'on a fait faire des boîtes et des coffres pour le conseil privé et les ministères de la justice et des finances; des échelles ont été fournies au secrétaire d'état et à l'auditeur général; des vitres ont été posées dans les bureaux du ministère des finances et du secrétariat d'Etat; de nouvelles boîtes à lettres ont été installées dans les bureaux du secrétariat d'Etat, des ressorts à air ont été posés dans les bureaux du ministère de la justice, et des pincettes, des coussins, etc., ont été fournis aux divers ministères. Les deux chaudières à locomotives de l'appareil de chauffage ont été remplacées par trois chaudières tubulaires.

Du matériel d'éclairage au gaz a été posé dans le département des affaires des sauvages, dans les bureaux du procureur général et du sous-gardien général des registres et dans les chambres 49, 50, 51, 54, 135 et 139. Vingt et une lampes Auer ont été fournies au ministère de la justice, deux au département de l'auditeur général, trois au secrétariat d'Etat, et deux au ministère des finances. Un poêle à gaz a été placé dans la chambre des messagers du secrétariat d'Etat. Des sonnettes électriques ont été posées dans les bureaux du secrétariat d'Etat ainsi que dans les chambres 85 et 86. Un lavabo a été installé dans la chambre 59 et des calorifères ont été posés dans les chambres 57 et 59.

### MUSÉE GÉOLOGIQUE.

Des réparations ont été faites aux toits, des meubles et des poêles ont été fournis, et les tuyaux d'égout ont été réparés. Pour protéger le musée contre le feu, l'on a installé une borne-fontaine dans la cour, et des tuyaux à incendie de 3 pouces, auxquels on a relié des boyaux, ont été posés dans les différents étages de l'édifice. Du matériel d'éclairage au gaz a été posé dans la chambre D 4. Les réparations ordinaires ont été faites à l'appareil de chauffage, à la plomberie, au matériel d'éclairage et aux conduites d'eau.

Les travaux ont été exécutés par les ouvriers du ministère.

Ingénieur mécanicien, W^m King.

Commis des travaux, F. Breton.

# Travaux Publics.

ÉDIFICE DE L'OUEST—PALAIS ADMINISTRATIF.

Des stores ont été posés aux fenêtres des bureaux des ministères de la douane et de la milice, les fenêtres des bureaux des ministères de la marine et du revenu de l'intérieur ont été pourvues d'abris en toile, des paillassons et des tapis ont été achetés pour les ministères de la milice, des travaux publics et du commerce; les bureaux des ministères du revenu de l'intérieur, de la marine, de la milice, des chemins de fer et canaux, du commerce et des travaux publics ont été nettoyés, teintés et peinturés; des meubles, etc., ont été fournis aux ministères de la douane, du revenu de l'intérieur, des travaux publics, de la milice et de la marine. Du matériel d'éclairage au gaz a été posé dans les bureaux du ministre du commerce, du commissaire de la douane, de l'ingénieur des travaux publics, ainsi que dans le laboratoire du revenu de l'intérieur et le bureau du commis des travaux publics. Des sonnettes électriques ont été installées dans les bureaux du ministre de la milice, du commissaire de la douane et du comptable de la douane. De nouveaux calorifères ont été posés dans les bureaux de l'ingénieur en chef et du sous-ingénieur du ministère des travaux publics. Les réparations ordinaires ont été faites à l'appareil de chauffage, à la plomberie, aux sonnettes, à l'ascenseur, aux tuyaux à eau, etc., etc.

Le 11 février dernier, le toit de la partie primitive de l'édifice a été détruit par le feu. Voici le rapport que j'ai fait à ce sujet :—

BUREAU DE L'ARCHITECTE EN CHEF,
OTTAWA, 14 février 1897.

RAPPORT SUR L'INCENDIE QUI A ÉCLATÉ DANS L'ÉDIFICE DE L'OUEST.

MONSIEUR,—Le feu prit naissance dans la petite chambre située au-dessus du bureau du secrétaire particulier du ministre des travaux publics, chambre qui était employée comme magasin par le ministère des chemins de fer et canaux. L'on commença à apercevoir les flammes vers 4.15 de l'après-midi, jeudi le 11 du courant. Aussitôt la première alarme donnée, M. D. Good, le préposé à l'ascenseur, fit jouer un extincteur Babcock sur le feu, et le tuyau à incendie placé dans le corridor de l'attique de l'annexe de l'édifice près de la tour Mackenzie fut immédiatement relié à un boyau par MM. F. A. Dixon, J. W. H. Watts et T. W. Fuller. Mais la pression était si faible que l'eau jaillissait à peine à trois pieds de distance. M. W$^{m}$ Smith, mécanicien en chef, fit jouer un autre extincteur Babcock, mais sans effet appréciable. Des jets d'eau furent alors lancés des deux tuyaux à incendie situés dans le corridor de devant de l'attique, mais la pression n'était pas suffisante pour permettre de maîtriser l'incendie. Sur ces entrefaites, la brigade des pompiers fut mandée par téléphone; les pompiers arrivèrent au bout de quelques minutes et se postèrent avec leurs boyaux sur le toit de l'annexe de l'édifice de l'ouest. En même temps, le mécanicien en chef relia un boyau à la pompe à vapeur qui se trouve dans l'édifice du parlement, et grâce à l'action combinée des appareils de l'Etat et de la ville, le feu ne put franchir le mur réfractaire séparant les deux parties de l'édifice. Comme les pompiers n'étaient pas au fait de l'arrangement intérieur des chambres, beaucoup de temps fut perdu, d'autant plus que l'on refusa à diverses reprises de suivre les instructions et les conseils des officiers du ministère quant à la manière de procéder pour combattre le feu. Des tentatives furent faites pour couper le toit, en avant d'un des murs réfractaires, afin d'arrêter les progrès de l'incendie; mais comme dans le temps où il s'était agi de renouveler la couverture de l'édifice, la toiture primitive avait été laissée intacte, il y avait deux toits couverts en métal à enlever et avant que cela pût être accompli, l'incendie avait fait tant de progrès qu'il fallut renoncer à la chose. Le feu se répandit très rapidement, et au bout de quelques minutes les pompiers furent aveuglés par la fumée. Une petite ouverture qui avait été pratiquée, il y a plusieurs années, dans le premier mur réfractaire et fermée avec une porte de bois contribua beaucoup sans doute à propager l'incendie. Lorsque le feu eût franchi le mur réfractaire, il devint évident que le toit y passerait, et l'on fit alors des efforts pour sauver le contenu des bureaux et empêcher les flammes d'atteindre le plafond du 1$^{er}$ étage. Les appareils de l'Etat, tels que Babcocks,

boyaux, etc., étaient tous en bon état au moment de l'incendie; mais par suite du mode de construction du toit, et de l'inflammabilité des choses qui se trouvaient à l'endroit où le feu s'est déclaré, ils n'ont pas été suffisants pour empêcher les ravages qui ont été causés.

Aucun changement n'a été fait récemment dans le système.

L'eau pour éteindre les incendies et pour les fins domestiques est conduite par un tuyau de 6 pouces des tuyaux d'aqueduc de la rue Wellington au réservoir dans l'édifice du parlement, et de là par un tuyau de 4 pouces aux réservoirs dans l'édifice de l'ouest. Ce sont ces réservoirs qui alimentèrent les tuyaux à incendie dans toute la partie de l'édifice qui a été brûlée. Sur les terrains publics se trouvent deux bornes-fontaines reliées au même tuyau de 6 pouces dont je viens de parler. Les pompiers de la ville raccordèrent un boyau à l'une de ces bornes-fontaines, mais l'autre, à ce qu'ils prétendirent, était gelée. Après l'incendie un examen fut fait et l'on constata qu'il n'en était pas ainsi, mais ceci fait a peu d'importance, d'autant plus que si l'on avait fait usage des deux bornes-fontaines, il ne serait pas resté assez d'eau pour qu'il valût la peine de mettre la pompe à vapeur en opération. Les autres bornes-fontaines qui se trouvent sur les terrains sont employées uniquement pour arroser le gazon, et comme elles sont reliées avec le réservoir dans l'édifice du parlement, elles ne seraient guère utiles en cas d'incendie. Il ne faut pas oublier que les appareils mis à la disposition du ministère sont destinés simplement à arrêter les commencements d'incendie et que l'on a toujours compté sur la coopération de la brigade des pompiers de la ville dans le cas d'une grande conflagration. En 1888, une somme de $15,000 a été contribuée par le ministère pour la construction du poste central de pompiers à Ottawa.

Je dirai en terminant que les fonctionnaires et les ouvriers du ministère se sont exténués pour empêcher l'incendie de se propager et ont tout fait en leur pouvoir pour sauver les documents et les papiers officiels.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

D. EWART,
*Pour l'architecte en chef.*

Les débris ont été immédiatement enlevés, l'édifice a été couvert d'un toit en bois temporaire, les plafonds ont été démolis et reconstruits en lattes de fer enduites de plâtre d'asbeste; et les murs, la boiserie, le vitrage, etc., ont été réparés, nettoyés, peinturés, etc. Un nouveau système de tuyaux à gaz et à eau ainsi qu'un nouveau système de lavabos ont été installés.

L'on est actuellement à préparer des dessins et des devis pour la construction d'un nouveau toit.

Les travaux de réparations ont été exécutés par les ouvriers du ministère.

Ingénieur-mécanicien, W^m King.

Commis des travaux, F. Breton.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT.

A la résidence du gouverneur général, une ouverture de porte a été pratiquée dans la salle à manger et une autre entre la salle de service et la salle de bal; les fenêtres entre la salle de devant et le cabinet de toilette et la salle du téléphone ont été converties en portes, auxquelles accès a été donné par des escaliers demi-circulaires. Les lavabos qui étaient dans la salle près du bureau du secrétaire ont été transférés dans la salle des cabinets d'aisances. L'alcove de la scène, les portes à coulisse et une grande partie de la cloison entre la salle de bal et l'anti-chambre ont été enlevés, les jambages ont été lambrissés, et l'ouverture a été remplie avec des sections mobiles de lambris à panneaux, afin de permettre de ne faire, au besoin, des deux pièces qu'une seule.

Un nouveau plancher en bois dur a été posé dans les deux pièces en question, les plafonds et les corniches ont été nettoyés, colorés et dorés; un nouvel ornement annulaire de 9 pieds de diamètre a été placé au centre du plafond; des rideaux, des

stores et des lambrequins ont été fournis pour les fenêtres, et des tapis ont été achetés pour les planchers.

La cloison dans la chambre du secrétaire (chambre ovale) a été enlevée. La boiserie a été peinturée dans le vestibule, la salle de devant, la chambre ovale, la salle de bal, l'anti-chambre, l'atelier de peinture, le jeu de paume, l'anti-chambre, le cabinet de toilette, la chambre du téléphone, le passage et la salle de service contigüs à la salle de bal. L'on a aussi peinturé les escaliers conduisant à la salle de bal et à la serre. Les murs de la salle de devant, de la salle du premier étage, de l'atelier de peinture et des cabinets d'aisances n° 10 ont été tapissés

Les plafonds de la chambre de l'aide de camp et de la salle de devant ont été blanchis, ainsi que les murs et les plafonds de l'anti-chambre, du jeu de paume, de la chambre de téléphone, du cabinet de toilette, de l'aile de la cuisine, de l'office et du lavoir. Plusieurs des calorifères ont été bronzés, un nouveau plancher a été posé dans le magasin, et le parquet de la serre-chaude a été réparé. Des changements ont été faits au mobilier et à l'installation, et nombre de meubles, tapis, couvertures de meubles, ustensiles de cuisine, articles de faïence et de verrerie ont été fournis. Les objets en cuivre ont été retamés, le tuyau à fumée a été réparé, et quelques additions ont été faites au matériel d'éclairage à l'électricité.

Les planchers des écuries de l'est et de l'ouest et du lavoir ont été renouvelés; les cloisons, les stalles et les mangeoiries ont été réparées ; de nouvelles portes à coulisse ont été posées ; le tuyau d'égout a été nettoyé, une nouvelle fosse d'aisances a été installée et la boiserie a été peinturée.

Une partie du bûcher a été convertie en remise pour les dévidoirs à boyaux, et le devant du bâtiment a été réparé et pourvu de nouvelles portes à coulisses et de passerelles.

Le porche de la salle des gardes a été reconstruit, une nouvelle plate-forme a été établie, le devant et les trottoirs ont été réparés, et la boiserie extérieure a été peinturée. L'abri du patinoir a été couvert en bardeaux, de nouveaux contre-vents ont été faits pour la cabane en troncs d'arbres, un grand nombre de vitres ont été posées dans la résidence du gouverneur, ainsi que dans les serres, les écuries et les dépendances en général.

La petite glissoire en avant de la salle de bal a été renouvelée. Les grandes glissoires ont été réparées, et une tranchée de 150 pieds de longueur a été pratiquée pour continuer la glissoire inférieure jusqu'à la rivière Ottawa.

Un tuyau à eau a été posé dans la chapelle pour alimenter le moteur de l'orgu

Un hangar à bateaux a été construit.

Des poêles et des tuyaux de poêles ont été achetés pour la buanderie et les écuries.

Les tuyaux d'égout ont été nettoyés et réparés.

Le chemin de la baie et l'avenue principale ont été couverts de gravier, et une partie du chemin de derrière a été macadamisée.

Les clôtures ont été réparées et en partie renouvelées, et des réparations ont été faites aux trottoirs et aux traverses.

Les terrains, jardins, pelouses et serres ont été bien entretenues par les entrepreneurs.

Le nettoyage ainsi que l'emballage et le déballage ordinaires ont été faits; les mesures voulues ont été prises pour les réceptions ; et les patinoirs, les glissoires, etc., etc., ont été tenus en bon état.

Les travaux ont été exécutés par les ouvriers au service du ministère.

Commis des travaux, W. M. Hutchison.

Entrepreneurs de l'entretien des terrains, pelouses et serres, Sorley et Sims, Ottawa.

Entrepreneur de l'enlèvement de la neige, A. Hunter, Ottawa.

IMPRIMERIE DE L'ÉTAT.

Les tuyaux de chauffage dans l'atelier ont été renouvelés, le matériel d'éclairage à l'électricité a été réparé; de nouveaux éviers, avec tuyaux de raccordement, ont été posés dans l'atelier de reliure; les chaudières et les tuyaux à vapeur dans la chambre

des machines ont été couverts, et les tuyaux de chauffage des étages supérieurs ont été peinturés et bronzés; des cloisons en bois ont été construites, et l'atelier des presses a été nettoyé, teinté et peinturé.

Ingénieur-mécanicien, W^m King.

Commis des travaux, F. Breton.

### ÉDIFICE LANGEVIN.

Du matériel d'éclairage au gaz a été posé dans les bureaux des ministères des postes, de l'agriculture, du commerce et de l'intérieur. Des sonnettes électriques ont été installées dans les bureaux des ministères des postes, de l'agriculture, du commerce et de l'intérieur, et des lavabos ont été posés dans les bureaux du commissaire de l'industrie laitière et du premier commis de l'agriculture. Les pompes des ascenseurs ont été pourvues de nouvelles soupapes. Les murs et les plafonds du soubassement ont été badigeonnés, des écrans en tôle et des boîtes à feu ont été posés aux huit fournaises de chauffage, et le briquetage des fournaises ainsi que les appareils de chauffage en général ont été mis en bon état.

Les travaux ont été exécutés par les ouvriers du ministère.

Ingénieur-mécanicien, W^m King.

Commis des traveux, F. Breton.

### PARC DU MAJOR.

Les clôtures ont été réparées, les bancs sur la pelouse ont été réparés et peinturés, et les terrains ont été bien entretenus par l'entrepreneur.

Entrepreneur de l'entretien des terrains, Thos. E. Davis.

### ÉDIFICE DU PARLEMENT.

Deux nouveaux porches ont été construits aux entrées du Sénat et de la Chambre des Communes, les galeries de la Chambre des Communes ont subi des modifications dans quelques menus détails d'arrangement, des lampes électriques ont été posées dans le bureau du président de la Chambre des Communes ainsi que le logement du sergent d'armes de la Chambre, la salle à manger du Sénat et le garde-manger du restaurant du Sénat. Des sonnettes électriques ont été installées dans les bureaux du président et du vice-président de la Chambre des Communes, ainsi que dans la chambre du ministre des travaux publics, la chambre de la presse, la galerie de la presse, et la chambre n° 23½. Les chambres 32 et 29, ainsi que les bureaux du vice-président de la Chambre et des traducteurs français ont été pourvus de matériel d'éclairage au gaz. Quatre compteurs à gaz ont été posés; quatre bûches à gaz ont été placées dans les appartements du président du Sénat et une dans le bureau du président de la Chambre. Des lavabos additionnels ont été posés dans le cabinet de toilette des sénateurs, et les tuyaux à eau chaude et à eau froide dans les chambres du président du Sénat ont été renouvelés. De nouvelles armoires ont été installées; le plâtrage et la boiserie ont été nettoyés, teintés, tapissés et peinturés; les meubles, les armoires, etc., ont été réparés; le plancher de la bibliothèque a été verni, etc.

Les travaux ont été exécutés par les ouvriers du ministère.

Ingénieur mécanicien, W^m King. Commis des travaux, F. Breton.

### TERRAINS DU PARLEMENT.

Le vitrage et la boiserie de la serre-chaude ont été réparés.

Les ponts, les balustrades des plates-formes et les caissons du chemin des amoureux ont été entretenus et réparés.

La neige a été enlevée.

Les terrains, etc., ont été entretenus à la satisfaction du ministère.

Entrepreneur de l'entretien des terrains, J. N. Grieves, Ottawa.

Entrepreneur de l'enlèvement de la neige, J. A. Thompson, Ottawa.

ÉDIFICES PUBLICS D'OTTAWA, RÉPARATIONS DES RUES, ETC.

Les débris de la partie de l'édifice de l'ouest détruite par le feu ont tous été trantportés au dépotoir qui se trouve à l'extrémité nord de la rue Bank. Une certaine quantité de pierre a été extraite de la carrière sur le canal, concassée et déposée sur les chemins. Un nouveau trottoir a été posé sur la rue Saint-Patrice et prolongé jusqu'au quai du bac, et une lisière de terrain de 180 pieds de longueur et de 12 pieds de largeur du côté est de l'imprimerie de l'Etat a été macadamisée.

La chaussée des rues du Canal est et ouest, ainsi que les routes des deux côtés des écluses et le chemin de la Pointe Nepean ont été ratissés, nettoyés et réparés; les trottoirs et traverses de la rue Wellington, de la place Cartier, de la rue Saint-Patrice et vis-à-vis le musée ont été réparés; la pelouse des boulevards du musée géologique et de la place Cartier a été entretenue; les cendres ont été enlevées du bloc Langevin, des cours des musées et de l'imprimerie; et les divers chaussées, trottoirs, sentiers, toits et cours ont été tenus libres de neige pendant l'hiver.

Les travaux ont été exécutés par le contremaître des ouvriers du ministère, C. Leblanc.

Entrepreneur de l'enlèvement de la neige, M. Hayes, Ottawa.

ÉDIFICE DE LA COUR SUPRÊME ET DE LA COUR D'ÉCHIQUIER.

Des armoires ainsi que des étagères à livres ont été fournies; la caisse de l'horloge a été renouvelée; des modifications ont été faites au système d'éclairage au gaz; le mobilier, l'appareil de chauffage, les tuyaux à gaz et les conduites d'eau ont subi de menues réparations.

Les travaux ont été exécutés par les ouvriers au service du ministère.

Ingénieur mécanicien, W^m King.

Commis des travaux, F. Breton.

ÉDIFICE DU BUREAU DE POSTE D'OTTAWA.

Des changements ont été faits au système d'éclairage à l'électricité, et deux tuyaux à incendie verticaux ont été posés à l'intérieur, l'un du côté nord et l'autre du côté sud, et des boyaux ont été placés à chaque étage.

Une nouvelle cloison a été érigée dans la grande salle de la douane, deux armoires ont été fournies, du peinturage a été fait, des vitres ont été posées, et la boiserie, l'appareil de chauffage, la plomberie, etc., ont subi de légères réparations.

Les travaux ont été exécutés par les ouvriers du ministère.

Ingénieur mécanicien, W^m King.

Commis des travaux, F. Breton.

## PEMBROKE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les réparations ordinaires ont été effectuées sous la surveillance du gardien.

Le toit a subi de menues réparations.

## PETERBOROUGH.

DOUANE.

Un nouveau tuyau à fumée a été posé à la fournaise de l'appareil de chauffage.

BUREAU DE POSTE.

La fondation en pierre des marches, à l'entrée sud-ouest, a été reconstruite, et les marches ont été remises en place.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

## PETROLIA.

### EDIFICE PUBLIC.

Un tuyau à eau a été posé et raccordé à l'aqueduc de la ville.
Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

## PORT-ARTHUR.

### ÉDIFICE PUBLIC.

Une partie des terrains a été nivelée et remblayée. Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

## PORT-HOPE.

### ÉDIFICE PUBLIC.

Plusieurs bureaux ont été badigeonnés.
Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

## SAINTE-CATHERINE.

### ÉDIFICE PUBLIC.

Une partie du trottoir de la rue a été replanchéiée, et des tuyaux à incendie ont été posés dans chaque étage.
Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

## SAINT-THOMAS.

### ÉDIFICE PUBLIC.

Deux nouvelles fournaises de chauffage ont été installées.
Le toit a été réparé, des trottoirs en ciment ont été posés, et quelques additions ont été faites au matériel d'éclairage au gaz.

## STRATFORD.

### ÉDIFICE PUBLIC.

Une des fournaises de chauffage dans le bâtiment principal a été remplacée, et les tuyaux à fumée des fournaises ont été renouvelés.

## TORONTO.

### DOUANE.

La pelouse a été regazonnée, et le toit ainsi que le mât de pavillon ont été réparés ; les fenêtres de quelques-uns des bureaux ont été fournies d'abris, et l'on a réparé comme d'habitude l'appareil de chauffage, la plomberie, les tuyaux d'eau, le matériel d'éclairage au gaz, les sonnettes électriques, les réservoirs, les portes, les serrures, la balustrade en fer, le vitrage, etc.

### ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

L'une des fenêtres donnant sur la rue Esplanade a été convertie en porte ; les vérandas du côté nord et du côté sud du bâtiment ont été enlevées, vu qu'elles interceptaient la lumière ; la chambre des machines, le bureau dans la chambre des chaudières et la chambre du mécanicien ont été peinturés, et la clôture sur la rue

Esplanade a été réparée. Des changements ont été faits au comptoir, le toit du bâtiment a été couvert de gravier, un nouveau treillis en fil métallique a été posé sur le faîte de la cheminée, et le vieux réservoir a été remplacé. La chaudière nº 6 a été réparée, un nouveau calorifère a été posé dans le département des épiceries, et les portes de la grande entrée, les ascenseurs, les planchers, les portes des voûtes, l'appareil de chauffage, les cheminées, le matériel d'éclairage, les tuyaux à eau, etc., ont été réparés.

Les travaux ont été exécutés sous le direction de Wm Bell, mécanicien en chef.

ÉDIFICE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

La voûte du trésor a été pourvue d'un revêtement en acier, avec portes, etc., et on l'a briquetée, bétonnée, etc.; la chaudière et les tuyaux à vapeur ont été peinturés, et la chambre de la chaudière a été blanchie à la chaux. L'on a réparé le plâtrage, l'appareil de chauffrage, la plomberie, les boyaux à incendie, les tuyaux à eau, etc.

Les plans, etc., ont été préparés par ce ministère.

Architecte dirigeant, S. G. Curry.

Les réparations ont été faites sous la surveillance de Wm Bell, mécanicien en chef.

Entrepreneurs du revêtement en acier, J. et J. Taylor, Toronto.

BUREAU DE POSTE.

Un plancher a été posé dans la chambre des facteurs ; deux échelles de sûreté en acier ont été posées ; des tapis en toile cirée ont été fournis ; quatre radiateurs dans le département de distribution ont été enlevés; les boîtes à lettres dans les rues ont été peinturées ; les châssis des jours à plomb ont été peinturés et vitrés ; un calorifère, un lavabo, un indicateur de niveau d'eau, des barreaux de grille et des tisonniers ont été fournis ; la cave a été nettoyée, et la boiserie, le briquetage de la chaudière, les conduites d'eau, les tuyaux à vapeur, le matériel d'éclairage au gaz, la plomberie, les boîtes à charbon, les boyaux, etc., ont été réparés.

Les réparations ont été faites sous la direction de Wm Bell, mécanicien en chef.

## WINDSOR.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des réparations ont été faites au toit, au plancher de la chambre des fournaises et à la plomberie.

# PROVINCE DU MANITOBA.

## PORTAGE-LA-PRAIRIE.

NOUVEL ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, que j'ai décrit dans mon rapport de l'an dernier, sera construit sur les lots 4, 5 et partie du lot 6, au lieu de l'être sur l'emplacement choisi tout d'abord.

Les plans et devis ont été préparés par ce ministère.

Commis des travaux, John Duncan.

Entrepreneurs, Viau et Lachance, Hull, P.Q.

## BRANDON.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des additions ont été faites à la surface de chauffe du bureau de poste et de la douane, et le tuyautage dans le sous-sol a subi quelques modifications.

Les plans et devis ont été préparés par ce ministère.

Les travaux ont été surveillés par D. Smith, commis des travaux, Winnipeg.

Entrepreneurs, Plaxton Frères, Winnipeg, Man.

## WINNIPEG.

### BUREAU DE POSTE.

L'on a établi un nouveau cabinet d'aisances dans le bureau de poste, et posé un autre lavabo dans le bureau des paquets de la douane ; de nouveaux calorifères ont été posés; les calorifères dans le corridor public ont été entourés de grillages; un grand nombre de grosses serrures ont été fournies.; l'asconseur, la pompe à vapeur et les fenêtres ont été réparés, et de nouvelles enseignes pour les portes des bureaux ont été fournies.

Ces travaux ont été surveillés par D. Smith, commis des travaux, Winnipeg, Man.

### ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Un nouveau mât de pavillon et un pavillon ont été fournis ; une nouvelle plate-forme a été construite ; le fossé a été couvert, et des réparations ont été faites au briquetage, etc.

Les travaux ont été surveillés par D. Smith. commis des travaux, Winnipeg, Man.

### DOUANE.

De nouveaux trottoirs ont été posés et des plates-forme sont été construites ; le mobilier, les serrures, les ferrures, la plomberie et l'appareil de chauffage ont été réparés.

Les travaux ont été surveillés par D. Smith, commis des travaux, Winnipeg, Man.

### BUREAU DES BOIS DE LA COURONNE.

Les tuyaux à eau ont été entourés de feutre, et la porte de la voûte ainsi que les cendriers ont été réparés.

Les travaux ont été surveillés par D. Smith, commis des travaux, Winnipeg, Man.

### BATIMENT DES IMMIGRANTS.

Les murs et les plafonds ont été badigeonnés, et le mobilier ainsi que le plancher ont été huilés. La rampe de l'escalier a été renouvelée, un nouveau cabinet d'aisances a été installé, des armoires et des lampes ont été fournies, et des réparations ont été faites à l'appareil de chauffage, à la boiserie, à l'égout, au plâtrage, aux tuyaux à eau et au vitrage.

Les travaux ont été surveillés par D. Smith, commis des travaux, Winnipeg, Man.

## BRANDON.

### BATIMENT DES IMMIGRANTS.

De menues réparations ont été faites, principalement au plancher.

Les travaux ont été surveillés par D. Smith, commis des travaux, Winnipeg, Man.

## ELKHORN.

### ÉCOLE D'INDUSTRIE DES SAUVAGES.

L'on est actuellement à préparer des plans pour cette école, qui devra être érigée sur l'emplacement choisi par le département des affaires des sauvages.

## TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

### CALGARY.

#### PALAIS DE JUSTICE.

La fosse d'aisances a été nettoyée. Le puits qui se trouvait dans le sous-sol a été comblé, et un autre puits a été creusé dans la cour.

### EDMONTON.

#### BUREAU D'ENREGISTREMENT ET DES TERRES.

Des tablettes, des casiers, des meubles et un pavillon ont été fournis ; un autre registre à air chaud a été posé.

### LETHBRIDGE.

#### ÉDIFICE PUBLIC.

Le bureau de l'agent des terres a été pourvu de différentes choses, et le vitrage a été réparé.

### MOOSOMIN.

#### PALAIS DE JUSTICE.

Les murs extérieurs du sous-sol ont été goudronnés, et le plancher de cette même partie de l'édifice a été cimenté. La voûte a été pourvue de casiers, de tablettes, etc., et un poêle a été fourni.

Des dessins et des devis ont été préparés, et un contrat a été passé pour la construction d'un appareil de chauffage à eau chaude; les travaux sont presque terminés.

Commis des travaux, D. Smith, Winnipeg, Man.

Entrepreneur, Jos. Lamarche, Montréal, P.Q.

### PRINCE-ALBERT.

#### PALAIS DE JUSTICE ET PRISON.

La fondation et le briquetage du palais de justice, qui avaient tassé, ont été démolis et reconstruits ; l'on est actuellement à diviser le sous-sol par des cloisons en brique et à le planchéier en ciment. L'on fera disparaître les fosses d'aisances, et une annexe de deux étages où se trouveront des privés sera construite.

Des plans ont été préparés pour la construction d'un appareil de chauffage à eau chaude et pour l'établissement d'un système de réservoirs, cabinets d'aisances, bains, lavabos, conduites d'eau et tuyaux d'égout ; les matériaux ont été commandés, et l'on se propose de faire exécuter les travaux à la journée.

### MEDICINE-HAT.

#### PALAIS DE JUSTICE.

Des meubles, etc., ont été fournis pour la salle d'audience, les bureaux du juge, les chambres des jurés, etc., et des paillassons en cocotier ont été posés dans la salle d'audience et les autres pièces.

## PRINCE-ALBERT.

### BUREAUX DES TERRES ET D'ENREGISTREMENT.

Un trottoir a été posé depuis la porte de devant jusqu'à l'entrée de devant, et de là autour de l'édifice jusqu'aux latrines. L'étage supérieur a été converti en logement pour le gardien.

## RÉGINA.

### PALAIS DE JUSTICE.

Une citerne à eau douce a été construite dans le sous-sol, et une citerne d'alimentation a été installée dans l'attique; ces citernes ont été reliées à des tuyaux et à une pompe foulante. Les lavabos ont été raccordés avec le réservoir de l'attique. La fenêtre du milieu à l'extrémité est de la salle d'audience a été murée, et une cote d'armes a été placée sur le panneau ainsi formé. Une ouverture a été pratiquée entre la chambre de la chaudière et la cave au charbon ; les cabinets d'aisances ont été pourvus d'un ventilateur ; et 10 stores, des tablettes pour livres et du matériel d'éclairage à l'électricité ont été fournis.

Les travaux ont été surveillés par W^m Henderson, commis des travaux, Régina, T.N.-O.

### BUREAU DES TERRES FÉDÉRALES.

La boiserie a été réparée.

Les travaux ont été surveillés par D. Smith, commis des travaux, Winnipeg, Man.

### BÂTIMENT D'IMMIGRATION.

Les sièges ont été réparés.

### HÔTEL DU GOUVERNEMENT.

Le mobilier a été réparé et en partie verni et renouvelé; le plancher du salon a été teint; des ustensiles de cuisine, des tapis, des paillassons, etc., ont été fournis. Des réparations ont été faites à la serre-chaude, aux tuyaux d'égout, à la plomberie, au puits, à la pompe, au moulin à vent, à la machine à pomper, au plâtrage et à la tapisserie; une nouvelle grille et des briques ont été posées au fourneau de la cuisine; quelques-uns des murs intérieurs ont été badigeonnés; et les clôtures des terrains, le vitrage, la serre-chaude, la fournaise de chauffage, les sonnettes électriques, l'égout et la boiserie ont été réparés.

Les travaux ont été surveillés par D. Smith, commis des travaux, Winnipeg, Man.

### BUREAU DE POSTE.

L'on a réparé le vitrage, etc.

## WOLSELEY.

### PALAIS DE JUSTICE.

Des portes doubles ont été posées, et un réservoir a été installé dans l'attique.

# COLOMBIE-BRITANNIQUE.

## NANAIMO.

### BUREAU DE POSTE.

L'appareil de chauffage, la plomberie et le vitrage ont été réparés.

Les travaux ont été surveillés par F. C. Gamble, ingénieur dirigeant, Victoria, C.-B.

## NEW-WESTMINSTER.

### SALLE D'EXERCICES.

Les cheminées ont été cimentées et réparées, et d'autres menues réparations ont été faites à l'édifice.

Les travaux ont été surveillés par F. C. Gamble, ingénieur dirigeant, Victoria, C.-B.

### BUREAU DE POSTE.

Un râtelier pour sacs à lettres, modèle " D ", pouvant tenir 28 sacs, a été fourni; quelques-uns des corridors et des bureaux ont été badigeonnés, et un lavabo a été posé.

Les travaux ont été surveillés par F. C. Gamble, ingénieur dirigeant, Victoria, C.-B.

## VANCOUVER.

### ÉDIFICE PUBLIC.

Des changements ont été faits aux voûtes et aux cabinets d'aisances; des meubles ont été fournis et des réparations ont été faites à la plomberie, au toit, aux conduites d'eau, aux serrures, aux boîtes à lettres, etc.

Les travaux ont été surveillés par F. C. Gamble, ingénieur dirigeant, Victoria, C.-B.

## VICTORIA.

### DOUANE.

De menues réparations ont été faites à l'édifice, et des boyaux à incendie ont été fournis.

### NOUVEL ÉDIFICE PUBLIC.

Les travaux sont très avancés, et l'on s'attend à ce que l'édifice pourra être occupé à la fin de l'exercice 1897-98.

Les plans et devis ont été préparés et les travaux surveillés par ce ministère.

Commis des travaux, A. G. Smith.

Ingénieur dirigeant, F. C. Gamble, Victoria, C.-B.

Entrepreneurs, MM. Elford et Smith. Victoria, C.-B.

BUREAU DE POSTE.

La boiserie a été en partie peinturée, et des meubles ainsi que des casiers ont été fournis. La plomberie, le mât de pavillon, le toit, les boîtes à lettres, les grilles, etc., ont été réparés.

Les travaux ont été surveillés par F. C. Gamble, ingénieur dirigeant, Victoria, C.-B.

## WILLIAM'S-HEAD.

STATION DE QUARANTAINE.

Les bâtiments ont été peinturés.

Des abris pour les passagers ont été érigés sur le quai ; des chariots, un téléthermomètre et un désinfecteur à vapeur ont été fournis. Des cabinets pour prendre des douches ont été établis.

La plomberie, la boiserie, l'égout, les fossés, etc., ont été réparés.

Les travaux ont été surveillés par F. C. Gamble, ingénieur dirigeant, Victoria, C.-B.

## ÉDIFICES FÉDÉRAUX EN GÉNÉRAL.

COMBUSTIBLE.

Des soumissions ont été demandées par la voie des journaux pour la fourniture du charbon à 138 édifices fédéraux, et du charbon et du bois ont été fournis à plus de 200 édifices.

ÉCLAIRAGE.

L'éclairage des différents édifices fédéraux est sous le contrôle de cette division du ministère. Quatre-vingt-cinq de ces édifices sont éclairés au gaz, 65 à la lumière électrique incandescente, 1 au gaz naturel, et les autres au pétrole ; bon nombre de ces derniers sont éclairés, à l'entrée, par des lumières électriques à arc.

SERVICE DE L'EAU.

Le service de l'eau aux édifices fédéraux, à l'exception des pénitenciers et des édifices militaires, est sous le contrôle de cette division du ministère ; cent vingt-cinq édifices dans 71 localités sont alimentés par des compagnies locales d'aqueduc, les autres édifices sont en grande partie pourvus de puits, de pompes et de réservoirs.

MÉCANICIENS, CHAUFFEURS, ETC.

Les différents mécaniciens, chauffeurs et gardiens, au nombre de 249, y compris les employés aux édifices du parlement et aux palais administratifs à Ottawa, et les appareils de chauffage des édifices fédéraux, à l'exception de ceux des pénitenciers et des édifices militaires, sont sous le contrôle de cette division du ministère.

EN GÉNÉRAL.

Des réparations et des changements ont été faits et divers articles d'ameublement ont été fournis ; on a aussi fait des réparations, du nettoyage, du peinturage, etc., à un certain nombre d'édifices dont il n'est pas fait mention dans ce rapport.

D. EWART,
*Architecte en chef intérimaire.*

Bureau de l'architecte en chef,
Ottawa, 1897.

ANNEXE N° 3.

---

# RAPPORT

SUR LES

# HAVRES, PORTS ET RIVIÈRES,

## Les Dragueurs, le Dragage et les Levés de Plans

PAR TOUT LE CANADA

POUR L'EXERCICE EXPIRÉ LE 30 JUIN 1897

PAR

L'INGÉNIEUR EN CHEF

# RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

OTTAWA, 5 décembre 1897.

Mr E. F. E. ROY, secrétaire,
Ministère des travaux publics.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les divers travaux exécutés sous ma direction durant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

Ces travaux comprennent la construction et la réparation de quais, jetées, brise-lames, barrages, déversoirs et ouvrages de protection des rives et des plages ; la construction, l'entretien et le service des dragueurs appartenant à l'Etat ; la construction et l'entretien des bassins de radoub ; la construction, l'entretien et l'administration des glissoirs et des estacades ; la construction et l'entretien des ponts interprovinciaux et des ponts des Territoires du Nord-Ouest, ainsi que l'entretien des routes militaires ; les études hydrographiques ainsi que les levés de plans et examens ordinaires, y compris les mesurages et nivellements nécessaires pour la préparation des plans, rapports et états estimatifs ; l'épreuve des ciments, etc.

Je suis heureux de pouvoir dire que les travaux ont été exécutés d'une manière satisfaisante et que cela est dû, dans une forte mesure, au concours que m'ont prêté les ingénieurs et les autres employés placés sous mon contrôle par l'honorable ministre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

LOUIS COSTE,
*Ingénieur en chef.*

# QUAIS, JETÉES, BRISE-LAMES, OUVRAGES DE PROTECTION DES RIVES ET DES PLAGES, ET AUTRES TRAVAUX D'AMÉLIORATION DANS LES HAVRES ET LES RIVIÈRES.

Dans le cours de l'exercice 1896-97, des travaux ont été exécutés aux endroits suivants :—

*NOUVELLE-ECOSSE.*

| | | |
|---|---|---|
| Arisaig | Comté d'Antigonish | Réparation de la jetée. |
| Avonport | do de King | Réparation du quai. |
| Boularderie (Traverse de Ross) | do de Victoria | Construction d'un nouveau quai. |
| Cheverie | do de Hants | Réparation du quai. |
| Pointe-de-l'Eglise | do de Digby | Prolongement du clayonnage. Reconstruction du barrage avec vanne. Réparation du quai. |
| Pointe-de-Cribbin | do d'Antigonish | Réparation du quai. |
| Digby | do de Digby | Travaux de construction et rép. dela jetée. |
| Jordan-Est | do de Shelburne | Menues réparations au brise-lames. |
| Georgeville | do d'Antigonish | Prolongement du quai. |
| Grand-Etang | do d'Inverness | Amélioration du chenal à l'entrée du port, etc. |
| Hiltz-Narrows | do de Lunenburg | Menues réparations au brise-lames. |
| Débarcadère - de - Horton (ou Horton en bas) | do de King | Réparation du quai. |
| Joggins | do de Cumberland | Réparation du brise-lames. |
| Margaree | do d'Inverness | Réparation des ouvrages de protection de la plage. |
| Margaretsville | do d'Annapolis | Reconstruction de l'extrémité extérieure de la pile du brise-lames. |
| Anse-de-McNair | do d'Antigonish | Brise-lames, talus de protection en pierre. |
| Monk's-Head | do do | Réparation du pont sur le chenal des bateaux, etc. |
| Morden | do de King | Réparatiou du brise-lames. |
| Noel | do de Hants | Réparation du quai sur pilotis. |
| Etang-aux-Huîtres | do de Guysboro' | Réparation du brise-lames, protection de l'entrée de l'étang. |
| Parrsboro' | do de Cumberland | Menues réparations au brise-lames. |
| Jetée-de-Pickett | do de King | Réparation de la jetée. |
| Port-George | do d'Annapolis | Réparation du brise-lames. |
| Port-Hood | do d'Inverness | Réparation de la jetée. |
| Port-Maitland | do de Yarmouth | Réparation du brise-lames. |
| Pugwash | do de Cumberland | Construction d'un nouveau quai. |
| Seaside | do d'Inverness | Nouveau quai terminé. |
| Anse-des-Truites (Centreville) | do de Digby | Reconstruction partielle et réparation du brise-lames. |
| Wallace | do de Cumberland | Construction d'un quai sur pilotis pour le bateau traversier. |
| Yarmouth | do de Yarmouth | Réparations et additions aux ouvrages de protection sur la plage de Stamwood ; indication du chenal au moyen de bouées. |

*ILE DU PRINCE-EDOUARD.*

| | | |
|---|---|---|
| Annandale | Comté de King | Réparations temporaires à la jetée. |
| Belfast (Halliday's) | do de Queen | Réparations à la jetée et aux abords. |
| Pointe-de-la-Chapelle | do de King | Réparations temporaires à la jetée. |
| Pointe-de-la-Chine | do de Queen | Réparations à la jetée. |
| Crapaud (Jetée Victoria) | do do | Réparations générales à la jetée. |
| Jetée-de-Hickey | do do | Réparations urgentes à la jetée. |
| Pointe-de-Hurd | do de Prince | Réparations générales à la jetée. |
| Kier's-Shore | do do | Réparations à la chaussée de la jetée. |
| New-London | do de Queen | Reconstruction partielle et réparation du parapet du côté est de l'entrée du havre. |
| Cardigan-Nord | do de King | Menues réparat. à la chaussée de la jetée. |
| Pinette | do de Queen | Nivellement de la jetée. |
| Port-Selkirk | do do | Nivellement de la jetée, etc. |
| Pownal | do do | Réparation du parquet de la jetée, etc. |
| Souris, Pointe-de-Knight | do de King | Renforcissement du brise-lames en ajoutant une pile solide à l'extrémité du large et en posant des pierres en talus du côté donnant sur la mer. |
| Baie Sainte Marie | do do | Réparations générales à la chaussée de la jetée, etc. |
| Pont sur la rivière Vernon | do de Queen | Réparations générales à la pile. |

*NOUVEAU-BRUNSWICK.*

| | | |
|---|---|---|
| Anderson's Hollow | Comté d'Albert | Reconstruction du parement intérieur de la jetée du brise-lames. |
| Cap Tourmente | Comté de Westmoreland | Réparations temporaires aux parties des ouvrages du port mangées par les vers, etc. |
| Crique de Gardner | Comté de Saint-Jean | Nouveau quai achevé. |
| Anse aux Harengs | Comté d'Albert | Réparations générales au brise-lames. |
| Ile aux Perdrix | Comté de Saint-Jean | Fondation en coffrage pour les bâtiments de la quarantaine. |
| Quaco | do | Réparations générales aux jetées qui forment le port exposé aux marées. |
| Rivière Saint-Jean, y compris ses tributaires | do | Aide pour la construction de quais. |
| Port de Saint-Jean | Cité et comté de Saint-Jean | Protection de la superstructure du brise-lames de la Pointe-du-Nègre, avec des blocs de béton, etc. Prolongement et réparation du coffrage de protection à la base du Fort Dufferin. |

*QUÉBEC.*

| | | |
|---|---|---|
| Anse Saint-Jean | Chicoutimi et Saguenay | |
| Anse à l'Eau, ou Tadoussac | do do | Nouvel entrepôt, etc. |
| Berthier (en haut) | Comté de Berthier | Nouveau brise-glaces construit; l'ancien réparé. |
| Cap à l'Aigle | Comté de Charlevoix | Jetée réparée. |
| Chicoutimi | Chicoutimi et Saguenay | Addition à la jetée, etc. |
| Coteau du Lac | Comté de Soulanges | Réparation du quai. |
| Coteau Landing | do | do do |
| Etang du Nord | Comté de Gaspé | do du brise-lames. |
| Pointe Gatineau | Comté de Wright | do du quai. |
| Grande Rivière | Comté de Gaspé | do de la jetée, et construction d'un entrepôt et d'une salle d'attente. |
| Grand Pabos | do | Réparation de la jetée construite pour améliorer l'entrée. |
| Ile aux Coudres | Comté de Charlevoix | Renouvellements et réparations au quai. |
| Ile Perrot | Comté de Vaudreuil | Réparation du quai. |
| Kamouraska | Comté de Kamouraska | do do |
| Lanoraie | Comté de Berthier | do do |
| Laprairie | Comté de Laprairie | Mur de revêtement en coffrage, amélioration du chenal des vapeurs. |
| L'Assomption (Rivière) | Comté de L'Assomption | Améliorations. |
| Les Eboulements | Comté de Charlevoix | Quai réparé. |
| L'Islet | Comté de L'Islet | Jetée réparée. |
| Longueuil | Comté de Chambly | Réparation de la chaussée du quai. |
| Lotbinière | Comté de Lotbinière | Construction d'un débarcadère. |
| Bas du Saint-Laurent | | Amélioration des débarcadères pour les bâteaux pêcheurs. |
| Magog | Comté de Stanstead | Parquet du quai réparé. |
| Mistassini | Chicoutimi et Saguenay | Nouveau quai. |
| Malbaie | Comté de Charlevoix | Doublage de la pile de tête de la jetée. |
| Montmagny | Comt. de Montmagny | Reconstruction du quai. |
| New-Carlisle | Comté de Bonaventure | Réparations à la jetée. |
| Phillipsburg | Comté de Missisquoi | Nouveau débarcadère. |
| Pointe Valois | Jacques Cartier | Réparation du quai. |
| Port Daniel | Comté de Bonaventure | Réparation de la jetée et de l'entrepôt. etc. |
| Rivière Blanche | Comté de Rimouski | Réparations à la pile de la tête de la jetée. |
| Rivière du Lièvre, écluse et barr | | Réparation de l'écluse, etc. |
| Rivière du Sud | Comté de Montmagny | Protection de la rive. |
| Rivière Ouelle | Comté de Kamouraska | Réparation de la jetée. |
| Rivière Richelieu, chnal de Belœil | Comté de Chambly | Nouvelle pile de direction du côté ouest du chenal, et amélioration de celui-ci. |
| Rivière Richelieu--brise-gl., Sorel | Comté de Richelieu | Réparation des brise-glaces. |
| Rivière Ste-Anne de la Pérade | Comté de Champlain | Reconstruction partielle et réparation des ouvrages de protectian des rives. |
| Rivière Saint-Maurice, entre Grandes Piles et Latuque | Comté de Saint-Maurice | Amélioration du chenal. |
| Roberval | Chicoutimi et Saguenay | Construction d'un entrepôt, etc. |
| Saint-Alphonse (Bagotville) | do do | do do |
| Sainte-Anne du Saguenay | do do | Nouvelle pile, etc. |
| Sainte-Famille (Ile d'Orléans) | Comté de Montmorency | Réparation de la jetée. |
| Saint-Irénée | Comté de Charlevoix | Reconstruction partielle et réparation de la jetée. |
| Saint-Jean (Ile d'Orléans) | Comté de Montmorency | Construction d'un entrepôt sur la jetée, avec salle d'attente. |

*QUÉBEC*—Fin.

| | | |
|---|---|---|
| Saint-Jean Port Joli........... | Comté de L'Islet.............. | Réparation de la jetée. |
| Saint-Michel de Bellechaise .... | Comté de Bellechasse........... | Réparation de la jetée, etc. |
| Saint-Valentin.............. | Comté de Saint-Jean........... | Construction d'un quai. |
| Trois-Rivières.............. | Comté de Saint-Maurice........ | Brise-glace, réparations. |

*ONTARIO.*

| | | |
|---|---|---|
| Chenal de Burlington ......... | Comté de Wentworth........... | Réparation des jetées de protection. |
| Collingwood.................. | Comté de Simcoe (Nord)....... | Réparation du brise-lames. |
| Goderich .................... | Comté de Huron (Ouest)...... | Reconstruction du brise-lames et réparation des jetées. |
| Kincardine................... | Comté de Bruce (Ouest)........ | Réparations aux jetées. |
| Kingsville.................. | Comté d'Essex (Sud)........... | Réparations au débarcadère. |
| Lacs Simcoe et Couchiching ........ | .......................... | Navigation facilitée. |
| L'Orignal.................... | Comté de Prescott............ | Reconstruction du quai. |
| Penetanguishene.............. | Comté de Simcoe (Est).......... | Réparation du quai. |
| Port-Hope.................... | Comté de Durham (Est)........ | Réparation de la jetée de l'est. |
| Port-Stanley................. | Comté d'Elgin (Est)........... | Réparation de la pile du brise-lames de l'ouest, etc. |
| Rivière de La Pluie........... | Comté d'Algoma............... | Constructien de barrages, etc. |
| Toronto ..................... | Ville de Toronto, etc.......... | Protection de l'entrée orientale du port au moyen de jetées, etc. |

*MANITOBA.*

| | | |
|---|---|---|
| Lac Winnipeg.................. | .......................... | Construction de quais. |

*COLOMBIE-BRITANNIQUE.*

| | | |
|---|---|---|
| Rivière Colombie en amont de Golden.............. | District de Yale................ | Amélioration du chenal navigable. |
| Rivière Colombie à Revelstoke.. | do do ............... | Protection de la rive. |
| Rivière Colombie en amont de Revelstoke.............. | do do ............... | Enlèvement de rochers. |
| Rivière Duncan.............. | do do ............... | Enlèvement de troncs d'arbres et autres obstacles. |
| Rivière Fraser.............. | do do ............... | Amélioration du chenal. |
| Rivière Skeena.............. | District de New-Westminster... | Enlèvement de pointes de rochers, troncs d'arbres, etc. |
| Station de quarantine de William-Head .............. | District de Victoria........... | Réparation du quai et amélioration du service d'eau. |

## PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

### ARISAIG.

Arisaig, comté d'Antigonish, est situé sur le détroit de Northumberland, à 15 milles à l'est de Merigomish, le port le plus rapproché.

Les ouvrages, ici, comprennent une jetée construite par le gouvernement provincial antérieurement à la Confédération, et un brise-lames construit en 1886-88.

La jetée se composait primitivement d'un abord long de 245 pieds et d'une pile d'une longueur de 195 pieds et d'une largeur variant entre 40 et 44 pieds. Des réparations et des améliorations y ont été faites de temps à autre, y compris un talus en pierre du côté du large, et une annexe de 100 pieds de longueur construite en 1889-91. La profondeur de l'eau à marée très basse à l'extrémité extérieure de l'annexe est de 10 pieds. Les grandes mers montent de 5 pieds.

Le brise-lames a 300 pieds de longueur et 20 pieds de largeur et a un L de 40 pieds de longueur à l'extrémité extérieure. La profondeur de l'eau à marée très basse, à l'extrémité extérieure, est de 5 pieds.

Dans le cours de l'exercice 1896-97, la somme de $1,239.38 a été dépensée à réparer et à renforcer au moyen de boulons le parement de la jetée du côté du large sur une étendue de 5 pieds à partir de l'extrémité extérieure, et à établir la substructure d'une pile de 24 x 24 pieds du côté du large, à l'extrémité extérieure.

## AVONPORT.

Avonport, comté de King, est un petit village agricole ayant une population d'environ 500 âmes, situé à l'embouchure de la rivière Avon (qui a en cet endroit près de 2 milles de largeur) et sur la voie du chemin de fer *Dominion Atlantic*, à 12 milles au nord-ouest de Windsor, le chef-lieu du comté de Hants, et à 13 milles à l'est de Kentville, le chef-lieu du comté de King. De deux à trois millions de briques sont fabriquées ici tous les ans.

Un petit quai en caissons remplis de pierres fut construit ici avant la Confédération par les habitants, auxquels le gouvernement provincial accorda une subvention. Il a 300 pieds de longueur, de 22 à 25 pieds de largeur au sommet et 17 pieds de hauteur à l'extrémité du large, qui est à sec à eau basse, grandes mers ordinaires. En 1886, le ministère, qui avait assumé le contrôle du quai quelque temps auparavant, dépensa $1,200 à y faire des réparations générales.

Dans le cours de l'exercice 1896-97, la somme de $500 a été employée à reconstruire le sommet de la moitié du quai du côté de terre, la couverture, les longrines du parquet et les billes supérieures ayant été renouvelées. L'extrémité du large est toujours dans une condition délâbrée, mais le quai se trouve à l'heure qu'il est dans un meilleur état que par le passé, et peut servir au trafic.

### BOULARDERIE (DÉBARCADÈRE DU BATEAU TRAVERSIER).

Le débarcadère du bateau traversier de Ross, comté de Victoria, se trouve du côté nord de l'île Boularderie, à 13 milles à l'ouest de l'entrée principale du grand lac du Bras-d'Or.

Dans le cours de l'exercice 1896-97, un contrat a été passé pour la construction d'un nouveau quai à peu près à mi-chemin entre l'ancien quai et le débarcadère du bateau traversier.

Les travaux sont maintenant terminés et comprennent: le percement d'un chemin de 106 pieds de longueur, un abord de 23 pieds de longueur et 20 pieds de largeur, se composant d'une levée en fascines et en pierre et d'une culée en pierre, un pilotage créosoté de 61 pieds de longueur et 20 pieds de largeur, et une tête en coffrage de 20 x 50 pieds avec substructure créosotée. La profondeur à l'extrémité extérieure du quai est de 14 pieds à eau basse dans le lac, et de 15 pieds à eau haute.

### CHEVERIE.

Le village de Cheverie, comté de Hants, a une population de 350 âmes et est situé sur la rive droite de l'estuaire de la rivière Avon, à environ 16 milles au nord de Windsor, le chef-lieu.

Il s'y fait beaucoup de culture, mais le principal commerce de la localité consiste dans l'extraction du gypse et l'exportation de ce produit aux Etats-Unis.

Il y a plusieurs années, le gouvernement provincial fit construire ici un quai d'environ 100 pieds de longueur. En 1873-74, le ministère fit prolonger le quai en question sur une étendue de 70 pieds et dépensa de ce chef $2,338.88. En 1882, le même quai fut encore prolongé de 183 pieds au prix de $5,000.

La jetée n'est accessible qu'à marée haute, alors que la profondeur de l'eau qui l'entoure varie entre 14 et 22 pieds.

Au mois de juin 1897, la somme de $100.55 a été employée à renouveler une partie du parquet de la construction du côté de terre et à faire d'autres réparations; six nouvelles défenses ont aussi été posées pour remplacer celles qui avaient été brisées par la glace ou par les navires.

### POINTE DE LA CHAPELLE.

La Pointe de la Chapelle, comté de Digby, se trouve du côté sud-est de la baie Sainte-Marie, à 9 milles au sud-ouest de Weymouth et directement vis-à-vis Petit-Passage, entre l'extrémité de l'isthme de Digby et l'île Longue. La population est d'environ 200 âmes; il s'y fait de la culture et de la pêche, et c'est un des ports les plus importants de cette partie du pays.

Il y a ici un mur de soutènement de quai, ainsi qu'un brise-lames qui a été construit entre les années 1856 et 1866 aux frais communs des habitants et du gouvernement provincial, les dépenses du gouvernement de ce chef s'étant chiffrées par $1,055.66.

De 1875 à 1895 inclusivement, le ministère a dépensé la somme totale de $3,963.13 en réparations, renouvellements et extensions.

Dans le cours de l'exercice 1896-97, la somme de $3,975.51 a été employée à prolonger l'éperon construit en 1894-95 dans le but d'empêcher le gravier de se déposer à l'extrémité du brise-lames et de remplir le bassin pour les navires le long du quai. Le nouvel ouvrage est construit en coffrage rempli de pierres et a 120 pieds de longueur, de 16 à 25 pieds de largeur et de 10 à 22 pieds de hauteur.

En outre, les barrages et la porte d'écluse à la tête du dock où le petit cours d'eau douce a son issue ont été reconstruits de manière à empêcher le gravier de s'accumuler en avant du mur de soutènement que les navires accostent pour prendre des chargements de bois. La porte d'écluse a 10 pieds de largeur et 7 pieds de hauteur, et permet aux navires de gagner l'étang exposé aux marées qui se trouve à l'intérieur. Elle est soulevée au moyen d'un cabestan horizontal lorsque l'étang est plein. L'on a aussi réparé le devant du quai en y posant une palissade ainsi que des poteaux d'amarrage, et l'on a rempli avec du lest quelques trous qui se trouvaient au sommet du quai.

POINTE DE CRIBBIN.

La Pointe de Cribbin, comté d'Antigonish, est située du côté ouest de la baie de Saint-George, à 8 milles au sud du Cap George, et à 5 milles au nord de l'entrée du havre d'Antigonish.

Un quai, commencé en 1890-91 et terminé dans le cours de l'exercice suivant, s'étend sur une distance de 300 pieds, dans une direction sud de la pointe, et a un abord de 195 pieds de longueur. L'abord consiste en une levée avec mur de soutènement en pierre, les côtés ayant une inclinaison de 1½ à 1. Le quai a une largeur de 20 pieds au sommet sur une distance de 120 pieds à partir de l'extrémité inférieure et de 30 pieds sur le reste des 180 pieds; il est en pierre sur une étendue de 50 pieds à partir du rivage, la partie extérieure (250 pieds) se composant de caissons à parements jointifs, parfaitement lestés. La profondeur de l'eau à marée très basse à l'extrémité extérieure du quai est d'environ 9 pieds. Les grandes mers montent de 4 pieds.

Comme les pièces des parements avaient été rongées par les tarets, une somme de $3,000 fut votée pour être employée, durant l'exercice 1896-97, à établir un talus en pierre du côté du large et à enfoncer des pieux créosotés à l'extrémité extérieure. Sur cette somme, $1,552.44 ont été dépensés à extraire des pierres et à les poser.

Il faudra une autre somme de $1,500 pour acheter des pieux créosotés et les mettre en place et pour compléter le talus en pierre.

DIGBY.

La ville de Digby, comté de Digby, dont la population est d'environ 1,500 âmes, est située à l'extrémité sud-ouest du bassin d'Annapolis. C'est une station importante sur le chemin de fer *Dominion Atlantic* à 150 milles de Halifax, à 20 milles d'Annapolis et à 67 milles de Yarmouth, le terminus. Un steamer se rend tous les jours à Saint-Jean, N.-B., après l'arrivée du train.

La jetée, que le gouvernement provincial fit construire quelques années avant la Confédération, est une construction solide formée en partie de caissons et en partie de pilotis ; elle a 870 pieds de long et 40 pieds de large. Son extrémité extérieure a 40 pieds de hauteur, et à marée haute, grandes mers ordinaires, baigne dans à peu près 33 pieds d'eau. (Les grandes mers montent de 24 pieds, et les petites mers de 18 pieds).

Dans le cours de l'exercice 1896-97, la somme de $3,132.89 a été dépensée à reconstruire en pilotis solides la moitié sud de l'extrémité inférieure de la jetée (450 pieds).

La jetée est maintenant en très bon état.

### RIVIÈRE JORDAN-EST.

Dans le cours de l'exercice 1896-97, la somme de $8.93 a été employée à faire de menues réparations au plancher du brise-lames de la Rivière Jordan-est, comté de Shelburne.

### GEORGEVILLE.

Georgeville, comté d'Antigonish, est situé sur le détroit de Northumberland, à 9½ milles au sud-ouest du Cap Georges.

Le quai à cet endroit fut commencé durant le cours de l'exercice 1890-91 et achevé l'année suivante. Sa longueur est de 207 pieds et sa largeur de 20 pieds au sommet, avec un L de 20 x 20 pieds. L'abord long de 87 pieds, est en pierre, et le reste de la construction est en bois carré. Le quai est complètement rempli de lest et protégé par un lambris et des défenses. La profondeur de l'eau, à son extrémité extérieure, est de 5 pieds à mer très basse. Les grandes mers montent de 4 pieds.

Une somme de $1,800 fut votée par le parlement pour être employée, durant l'exercice 1896-97, à construire une annexe au quai de 44 x 40 pieds, avec un L de 20 x 24 pieds, les matériaux nécessaires ayant été achetés en 1895-96. Les travaux étaient assez avancés à la fin de l'exercice, alors que les dépenses se chiffraient par $845.12.

### GRAND-ÉTANG.

Grand Étang, comté d'Inverness, se trouve sur le golfe Saint-Laurent, à peu près à mi-chemin entre les ports de Margaree et de Chéticamp.

Des ouvrages destinés à améliorer l'entrée de l'étang et partant à en faciliter l'accès aux bâtiments de pêche et aux navires d'un faible tonnage furent commencés en 1893-94 et terminés l'année suivante, à l'exception du creusage du chenal entre les jetées, et de l'enlèvement de l'ancien pont et de ses culées.

Aux mois de mai et de juin 1896, la somme de $4,289.26 a été employée à construire sur l'étang un pont sur pilotis avec abords ; à enlever la superstructure et l'une des culées de l'ancien pont, et à creuser entre les jetées du nouveau chenal sur une largeur de 50 pieds, à une profondeur de 1 pied au-dessous du niveau de l'eau très basse, sur une distance de 200 pieds en aval de l'ancien pont.

Dans le cours de l'exercice 1896-97, une somme de $1,497.08 a été employée à améliorer le chenal. Sur cette somme, $497.73 ont été dépensés, en octobre et en novembre 1896, à enlever les matières qui avaient été entraînées dans le chenal pratiqué en mai et en juin 1891, et à ouvrir à travers la barre entre l'ancien pont et l'étang, distance de 125 pieds, un chenal d'une profondeur d'un pied au-dessus du niveau de l'eau très basse ; et $999.85 ont été dépensés en mai et en juin 1897 à creuser le chenal d'un bout à l'autre à une profondeur de 1 pied 3 pouces au-dessous du niveau de l'eau très basse ou d'environ 4 pieds 6 pouces à eau haute ordinaire.

### HILTZ NARROWS.

Hiltz Narrows, aussi connu sous le nom de Pointe d'Argent, est situé du côté ouest de la baie de Mahone, comté de Lunenburg, à environ 4 milles au nord du village de la baie de Mahone. C'est l'entrée d'un étang vaste et bien abrité, qui constitue un port sûr et commode pour les bâtiments de pêche et les autres bateaux.

Dans le cours de l'exercice clos le 30 juin 1897, de menues réparations ont été faites au brise-lames et à la jetée de halage.

### JOGGINS.

Joggins, comté de Cumberland, est un petit établissement de 300 à 400 habitants, situé du côté sud-est du chenal de Chignecto, le bras nord de la baie de Fundy. Cet établissement se trouve à environ 10 milles de la tête du bassin de Cumberland et à 14 milles de la station de Maccan, sur le chemin de fer Intercolonial, auquel il est relié par le chemin de fer de Joggins, construit en 1889.

Le charbon que l'on extrait de la mine de la "Compagnie de chemin de fer et de houille de Joggins," distance de 1½ mille du rivage, est conduit au quai de chargement par un tramway à câble en fil métallique.

Dans le cours de l'exercice 1896-97, la somme de $1,499.12 a été employée à faire des réparations considérables au brise-lames qui protège le quai servant à charger le charbon. La partie inférieure du brise-lames a été reconstruite sur une longueur de 165 pieds, une largeur de 18 à 25 pieds, et une hauteur de 6 à 12 pieds, et le plancher de la partie extérieure a été renouvelé sur une longueur de 125 pieds; en outre, de nouvelles défenses ont été posées et de menues réparations ont été effectuées. Il faudra encore dépenser à peu près $400 pour faire poser d'autres défenses, etc. autour de l'extrémité extérieure.

La profondeur de l'eau à marée haute, grandes mers ordinaires, le long de la façade inférieure de la pile du brise-lames, varie entre 18 et 26 pieds. A eau très basse, les bas-fonds sont à sec sur une distance d'environ ½ mille au-delà du brise-lames.

### HORTON EN BAS.

Horton en bas ou Horton-Landing, comté de King, est un village agricole d'environ 200 habitants, situé sur la rive gauche ou nord de la rivière Gaspereau, à l'extrémité sud du bassin de Minas et tout près du village de Grand-Pré.

C'est une station sur le chemin de fer D. A., entre Windsor et Kentville. Il y a environ 60 ans, un quai fut construit ici par les habitants, auxquels le gouvernement provincial accorda une subvention.

En 1887-88, le ministère dépensa une somme de $737.21 à réparer ce quai, qui était en très mauvais état, et en 1888-89 la somme de $2,252.25 fut employée à le reconstruire. Le nouveau quai, qui se trouve sur le même emplacement que l'ancien, est construit avec des caissons de bois en grume; il a 172 pieds de longueur, et sa largeur est de 65 pieds à l'extrémité du large et de 23 pieds 6 pouces à l'extrémité inférieure; l'extrémité du large est à sec, à marée basse, mais à marée haute les navires tirant 18 pieds d'eau peuvent l'atteindre.

Durant l'exercice 1896-97, la somme de $270.25 (crédit voté, $435) a été employée à faire au quai des réparations dont le besoin se faisait beaucoup sentir. La moitié de la construction du côté de terre a été réplanchéiée; de nouvelles défenses ont été posées, et quelques-unes des longrines du plancher ont été renouvelées; enfin, deux petites piles en coffrage d'environ 16 pieds de longueur, de 6 pieds de largeur et de 4 à 5 pieds de hauteur ont été construites de chaque côté de l'extrémité de terre du quai pour empêcher la rive de s'user.

Le quai est maintenant en bon état.

### MARGAREE.

Le port de Margaree, comté d'Inverness, se trouve à l'embouchure de la rivière Margaree, sur le golfe Saint-Laurent, environ à 30 milles au nord-est de Port-Hood.

Son entrée s'effectue par un chenal obstrué par une barre de sable mouvant sur laquelle il n'y a, parfois, que 5 pieds d'eau à l'extrême eau basse. Les grandes mers montent de 4 pieds.

Le côté ouest de l'entrée du port est protégé par des ouvrages commencés par le gouvernement provincial et prolongés et réparés par le ministère.

Durant l'exercice 1896-97, la somme de $200 a été dépensée à terminer les ouvrages de protection de la plage en fascines et en pierres du côté est de l'entrée.

### MARGARETSVILLE.

Margaretsville, comté d'Annapolis, qui est un village très considérable, se trouve sur la côte sud de la baie de Fundy, à 42 milles au nord-est du goulet de Digby, à 36 milles au sud-ouest de la baie de Scot, et à 8 milles au nord de Middleton, station importante sur le chemin de fer *Dominion Atlantic*. Sa population est d'environ 500 âmes. Il s'y fait de la pêche, de la culture, du commerce de bois, etc.

Au mois de mars 1897, le ministère a passé un contrat pour la reconstruction d'une pile qui avait été détruite quelques années auparavant. Le prix de l'entreprise

est de $10,854, et à l'expiration de l'exercice, des travaux pour une valeur de $5,427 avaient été exécutés. La nouvelle pile aura 185 pieds de longueur, 42 pieds de largeur et 33 pieds de hauteur à l'extrémité du large. Les grandes mers montent de 30 pieds, et les petites mers de 25 pieds.

### ANSE DE M^cNAIR.

L'anse de McNair, comté d'Antigonish, est située sur la rive ouest de la baie de Saint-George, à 2 milles au sud du cap George.

Un brise-lames de 400 pieds de long fut construit du côté nord de l'anse en 1872-73. Des réparations y furent effectuées de temps à autre jusqu'en 1887-88, alors que l'ouvrage fut reconstruit sur une distance de 160 pieds à partir de l'extrémité extérieure. Durant l'exercice 1890-91, l'extrémité extérieure du brise-lames, reconstruite en 1887-88, fut protégée au moyen de pilotis créosotés, et un talus en pierre fut posé sur la façade du côté du large.

Durant l'exercice 1896-97, une somme de $300 a été employée à exhausser le talus qui avait tassé au point de laisser à découvert une partie de la façade emdommagée.

### MONK'S-HEAD.

En 1894-95, un chenal pour bateaux fut pratiqué entre le lac de Dunn et le havre d'Antigonish, et un pont fut construit au-dessus de ce chenal. Après l'achèvement des travaux, le courant pénétra dans les talus et affouilla les culées du pont, qui tassèrent considérablement.

Durant l'exercice 1896-97, une somme de $300 a été employée à réparer le pont et les culées et à construire des ouvrages de protection en fascines et en pierres. Environ 60 pieds d'ouvrage en fascines et en pierres ont été construits de chaque côté du chenal ; la superstructure du pont a été enlevée et renouvelée ; la largeur de l'arche a été portée de 14 à 18 pieds ; les façades des culées ont été protégées au moyen de 5 pilotis coiffés avec des pièces de bois équarries de 12 pouces ; enfin 5 pilotis ont été enfoncés de chaque côté le long de l'ouvrage en fascines et en pierres sur une distance de 20 pieds du pont.

Il reste encore à poser un garde-fou de chaque côté du pont, à enlever des fascines et à prolonger les ouvrages de protection en fascines et en pierres.

### MORDEN.

Morden, comté de King, est un petit village de pêche et de culture d'environ 120 habitants, situé sur la côte sud de la baie de Fundy, à 50 milles à l'est du goulet de Digby, et à 9 milles au nord de la station d'Aylesford, sur le chemin de fer *Dominion Atlantic*. La construction du brise-lames qui se trouve ici fut commencée en 1846 par les habitants, aidés du gouvernement provincial, et entre les années 1867 et 1894 inclusivement, le ministère dépensa une somme totale de $6,619.64 en renouvellements et réparations.

Durant l'exercice 1896-97, la somme de $1,963.81 a été dépensée en renouvellements et réparations. A l'automne de 1896, une somme de $505.31 a été dépensée à réparer la pile extérieure du brise-lames et à la rendre assez solide pour résister aux tempêtes d'hiver, et au printemps de 1897 la somme de $1,458.50 a été employée à boucher en partie une brèche de 120 pieds de longueur qui avait été faite dans le milieu de la construction, en février et octobre 1895, par des vagues exceptionnellement grosses.

### NOEL.

Noël, comté de Hants, est un village d'environ 500 habitants, situé sur la rive sud de la baie Cobequid, le bras de la baie de Fundy le plus à l'est. Ce village se trouve à 13 milles à l'ouest de Maitland et à 32 milles au nord-ouest de Shubenacadie, la station la plus rapprochée sur le chemin de fer Intercolonial. Les grandes mers montent ici de 50 pieds et les petits mers de 43 pieds.

Un quai sur pilotis de 230 pieds de longueur et de 25 pieds de largeur, avec un L de 62 pieds de long, fut construit par le ministère en 1889 au prix de $27,000.

En juin 1897, la somme de $100 a été employée à refaire à neuf avec des madriers de pruche de 3 pouces le plancher du quai sur une longueur de 150 pieds du côté du rivage. Il faudra renouveler sous peu le reste du plancher. Une fois que cela aura été fait, le quai sera en assez bon état.

### ÉTANG-AUX-HUÎTRES.

L'étang aux Huîtres, comté de Guysboro, est l'un des nombreux grands étangs sur la rive nord de la baie de Chedabucto qui forment les seuls havres pour les bateaux entre le Cap Argos du côté ouest de l'entrée méridionale du détroit de Canso et le port de Guysboro, distance de 15 milles.

En 1876, l'entrée de l'étang fut améliorée au moyen de dragage fait à la main et protégée par la construction, de son côté est, d'un brise-lames de 180 milles de longueur ; et en 1883-84 le brise-lames fut prolongé de 105 pieds sur un fond de niveau, à sec à eau basse. La largeur de la construction primitive est de 14 pieds, et celle de l'annexe est de 16 pieds.

Durant l'exercice 1896-97, la somme de $698.46 a été employée à placer du lest dans le brise-lames partout où c'était nécessaire ; à réparer l'extrémité extérieure ; à poser des pièces de bois dur à l'extrémité extérieure ainsi que sur une distance de 20 pieds de chaque côté, et à revêtir de planches d'épinette la façade est sur une distance de 120 pieds ; à construire un éperon en bois de 2 pieds et 6 pouces de hauteur du côté est de l'ouvrage primitif sur une distance de 100 pieds à partir de son extrémité extérieure, et à renouveler les traverses supérieures, les pièces de couronnement et la couverture de l'ouvrage primitif sur une distance de 100 pieds pieds à partir de son extrémité extérieure.

### PARRSBORO.

La jetée de Parrsboro, comté de Cumberland, est située du côté nord du bassin de Minas, à environ un mille au sud-ouest du phare à l'entrée du havre de Parrsboro. Elle se trouve à deux milles au sud du village de Parrsboro et sert de débarcadère aux steamers de la route de Saint-Jean, N.-B., et du bassin de Minas, qui y arrêtent régulièrement pendant la saison de navigation.

Durant l'exercice 1896-97, une somme de $50.16 a été employée à faire de menues réparations à la jetée.

### QUAI DE PICKETT.

Le quai de Pickett, comté de King, est situé du côté sud de l'embouchure de la rivière des Habitants, à deux milles en aval du village de Canning et à peu près à la même distance du village du Bas Canard. La région environnante est très peuplée et très fertile.

Le quai fut commencé en 1845, et prolongé en 1859-60 par les habitants, auxquels le gouvernement provincial accorda une subvention. Le ministère a dépensé en réparations à ce quai $500 en 1878 ; $100 en 1885, et $500 en 1886.

La construction a 190 pieds de longueur, 60 pieds de largeur, et à l'extrémité du large, qui est maintenant à peu près à deux pieds au-dessous du niveau de l'eau haute, grandes mers ordinaires, sa hauteur est de 23 pieds. Les grandes mers montent de 48 pieds, et les petites mers de 40 pieds.

Dans le cours de l'exercice 1896-97, la somme de $498.88 a été employée à faire des réparations urgentes au quai en question. Le parapet en coffrage le long de la façade extérieure de la pile du côté du rivage, qui tombait en ruines et menaçait de faire une île de la partie principale du quai, a été reconstruit sur une longueur de 170 pieds. On a aussi rempli avec des pierres et du gravier des parties du sommet du quai afin de permettre aux cultivateurs de se rendre avec leurs charrettes à bord des navires pour y embarquer leurs produits. Ce quai est maintenant en meilleur état que par le passé, bien qu'il soit encore très délâbré.

### PORT GEORGE.

Port-George, comté d'Annapolis, est un village prospère d'environ 400 habitants, situé sur la côte sud de la baie de Fundy, à 37 milles au nord-est du goulet de Digby et à 42 milles au sud-ouest de la baie Scot. Il se trouve à 6 milles au sud-ouest de Margaretsville et à 7 milles au nord-ouest de Middleton, station sur le chemin de fer D. A.

Quelques années avant la Confédération, un petit havre (à sec à marée basse, les grandes mers montant d'environ 30 pieds) fut formé aux frais du gouvernement provincial par la construction d'un brise-lames, à l'ouest, et d'une jetée, à l'est. Le brise-lames a 440 pieds de longueur, de 25 à 35 pieds de largeur, et 25 pieds de hauteur à son extrémité du large.

Durant l'exercice 1896-97, la somme de $398.50 a été employée à remplir avec des pierres et des pièces de bois une cavité dangereuse, de près de 100 pieds de longueur et de 3 à 12 pieds de largeur, que les vagues avaient creusée dans la fondation du brise-lames, à lambrisser la façade du côté de terre sur une longueur de 46 pieds et à remplacer quelques planches qui étaient pourries.

### PORT-HOOD.

Port-Hood, le chef-lieu du comté d'Inverness, est sur la côte ouest de l'Ile du Cap-Breton, à 20 milles au nord de l'entrée septentrionale du détroit de Canso.

Le havre était autrefois sûr, l'île de Smith, qui a deux milles de longueur et forme son côté occidental, ayant été reliée à la terre ferme par une digue de sable. En 1839, les vagues firent une brèche à travers cette digue. L'ouverture, d'abord étroite, s'agrandit graduellement sous l'action des courants de marée jusqu'à ce que la digue eût été complètement emportée et que son emplacement eût été occupé par 15 pieds d'eau. Le havre est maintenant peu sûr par les grands vents du nord, sauf dans une petite anse du côté est de l'île de Smith.

La jetée qui se trouve du côté est du havre fut construite par le gouvernement provincial en 1865-66. Elle avait primitivement 550 pieds de longueur et 24 pieds de largeur, avec un L à l'extrémité extérieure de 160 pieds de long et 23 pieds de large. Elle est tombée sous le contrôle du gouvernement fédéral en 1871, et à partir de cette époque des réparations considérables y ont été faites, y compris la construction d'une nouvelle pile de 125 x 25 pieds à l'extrémité extérieure, en 1873; la pose de grosses pierres en talus de chaque côté, en 1883-84; la construction d'une pile de 50 x 22 pieds à l'extrémité sud du L, en 1888-89, et la construction d'une pile de 71 x 24 pieds à l'extrémité extérieure, en 1889-90.

Durant l'exercice 1896-97, une somme de $1,500 a été employée à enfoncer des pilotis jointifs et à déposer du lest à l'extrémité extérieure de la construction partout où les pièces des parements et les pilotis jointifs avaient été endommagés par les tarets et où le lest s'était échappé des compartiments des façades. Des pilotis ont été enfoncés aussi près les uns des autres que possible en dedans des compartiments des façades sur une distance de 244 pieds et les pilotis jointifs de la façade extérieure ont été renouvelés sur une étendue d'environ 150 pieds; et 319 verges cubes de lest ont été déposées dans les compartiments des façades qui étaient vides.

La profondeur de l'eau à l'extrémité extérieure de la jetée, le long de la façade de la pile de 71 pieds, varie entre 11½ et 15 pieds à marée très basse; mais il y a moins d'eau sur une barre de sable mouvant qui se trouve à environ 320 pieds plus loin. Les grandes mers montent de 4 pieds.

### PORT-MAITLAND.

Port-Maitland, comté de Yarmouth, autrefois connu sous le nom d'Anse Verte, est un village important et prospère ayant une population d'environ 400 âmes et situé du côté sud-est de l'embouchure de la baie de Fundy, à 12 milles au nord du chef-lieu du comté de Yarmouth. Il y a ici deux brise-lames, l'un (celui de l'est) de 400 de longueur, et l'autre (celui de l'ouest) de 500 pieds de long; entre ces brise-lames se trouve un havre à eau haute de 2¼ acres de superficie.

Les grandes mers montent de 18 pieds, et le havre, à eau basse, est à sec jusqu'à l'extrémité extérieure du brise-lames de l'ouest.

Dans le cours de l'exercice 1896-97, la somme de $3,304.79 a été dépensée à faire des réparations considérables aux deux constructions. Le brise-lames de l'est, qui sert aussi de quai pour le débarquement et le chargement de la houille, du bois, etc., a été reconstruit sur une longueur de 30 pieds à partir du rivage et sur une hauteur de 6 billes du côté sud et de 3 billes du côté nord, y compris les longrines du tablier et de la couverture ; la couverture de la pile extérieure a aussi été renouvelée sur une longueur de 22 pieds et plusieurs défenses ont été posées.

Une pile de renfort de 97 pieds de long, de 11 pieds de large et de 12 à 14 pieds de hauteur a été construite du côté sud de la partie extérieure du brise-lames de l'ouest. Une pile de renfort de 78 pieds de longueur et de 10 à 12 pieds de largeur a aussi été construite le long de L. Cette dernière pile repose sur 147 pilotis enfoncés jusqu'au fond dur et coupés au niveau du fond.

Le côté nord de la partie du brise-lames située du côté du rivage a aussi été reconstruit et renforcé.

## PUGWASH.

Pugwash, comté de Cumberland, est une ville de près de 2,000 âmes, située du côté sud du détroit de Northumberland, à 50 milles à l'ouest de Pictou, à 10 milles à l'ouest de Wallace et à 20 milles à l'est de la baie Verte. C'est le terminus d'un des embranchements du chemin de fer Intercolonial.

D'immenses quantités de planches sont expédiées tous les ans de cet endroit en Europe.

Le seul quai d'où le bois puisse être expédié à l'heure qu'il est est celui du chemin de fer Intercolonial, et comme le quai n'a que 60 pieds de front, il n'y a place que pour un seul navire à la fois.

Afin de faciliter le commerce d'importation et d'exportation, au mois de mai 1897 le ministère a passé un contrat pour la construction d'un quai additionnel, et les travaux ont été commencés par les entrepreneurs dans le cours du mois de juin. Prix de l'entreprise, $8,640.

La nouvelle construction aura 145 pieds de largeur, et son extrémité extérieure baignera dans à peu près 16 pieds d'eau, à marée basse, grandes mers. La partie inférieure de la pile du large (cette pile doit avoir 100 pieds de long) sera en bois préparé à la créosote jusqu'à mi-chemin entre le niveau de l'eau haute et celui de l'eau basse. Le quai sera relié par une voie latérale au chemin de fer Intercolonial. Les travaux seront terminés d'ici au 1er décembre 1897.

## SEASIDE.

Seaside se trouve sur la rive est de la baie de Saint-George, près de l'entrée sud du havre de Port-Hood, et à environ 2 milles à l'ouest de Port-Hood, le chef-lieu du comté d'Inverness.

Durant l'exercice 1896-97, le quai pour la construction duquel un contrat avait été passé en 1895-96, a été terminé.

Ce quai a 300 pieds de long et 20 pieds de largeur au sommet ; il est formé d'une charpente à encaissement à parements ouverts, bien lestée et garnie de défenses jointives à l'extrémité extérieure ; la substructure est en pin jaune de la Caroline du Nord préparé à la créosote et la superstructure est en bois indigène. La profondeur de l'eau à l'extrémité extérieure, à marée très basse, est de 7 pieds. Les grandes mers montent de 4 pieds.

## ANSE-AUX-TRUITES.

L'Anse-aux-Truites (Centreville), comté de Digby, qui est une petite indenture de la ligne côtière sur la baie de Fundy, est située à mi-chemin entre le goulet de Digby et Petit Passage. C'est ici que se trouve le seul brise-lames offrant un abri aux bateaux de pêche entre les deux endroits ci-dessus mentionnés.

L'établissement avoisinant l'anse—Centreville—a une population d'environ 250 habitants, qui vivent de pêche et de culture.

La flotte de pêche comprend à peu près 30 bateaux de 16 à 18 pieds de quille. Il y a aussi deux goélettes de 30 tonneaux qui, durant la saison, transportent du poisson, du bois, de la farine, etc., à Saint-Jean, Halifax, Yarmouth et Lunenburg.

En 1856-57, les habitants, aidés du gouvernement provincial, firent construire un brise-lames de 200 pieds de long et de 30 pieds de large afin de procurer aux bateaux de pêche un abri contre les tempêtes du nord-est.

De 1867 à 1892, le ministère dépensa une somme totale de $9,925.78 en réparations à ce brise-lames ; en 1896 une annexe de 178 pieds de longueur fut construite.

Durant l'exercice 1896-97, la somme de $3,903.20 a été dépensée : (1) à reconstruire sur une longueur de 130 pieds la façade inférieure de la partie de l'ouvrage située du côté du rivage, qui était complètement pourrie ; (2) à garnir de défenses jointives et à remplacer avec des billes sur une longueur d'environ 80 pieds la façade extérieure de la pile du large ; (3) à exhausser de 2 à 2½ pieds la partie mitoyenne de l'ouvrage (100 pieds de longueur) ; (4) à renouveler complètement le plancher ; (5) à remplacer un grand nombre de défenses et de poteaux d'amarrage, et à renforcir l'éperon sur la façade du côté de la mer. Le brise-lames est maintenant en bon état.

WALLACE.

Le port de Wallace, comté de Cumberland, est situé du côté sud du district de Northumberland, à peu près à mi-chemin entre le port de Picton et la baie Verte. Il se trouve à l'embouchure de la rivière Wallace, et est bien protégé contre tous les vents.

Du côté sud du port qui a ¾ de mille de largeur est situé le village de Wallace, avec une population d'environ 800 habitants. Les principales industries de la localité sont la culture et l'extraction et l'exportation du grès, qui se rencontre en abondance dans les environs.

La profondeur de l'eau dans le chenal varie entre 6 et 7½ pieds, à marée basse, grandes mers. Afin de faciliter la communication avec le côté nord du port, où se trouve un établissement important, au mois de mars 1897 le ministère passa un contrat pour la construction d'un quai pour bateau traversier moyennant la somme de $2,329. Les travaux furent commencés le 20 du même mois, et à la fin de juin 1897 le quai était presque terminé. La construction a 320 pieds de long ; elle se compose d'une pile de 170 pieds de long et de 18 pieds de large au sommet et d'une charpente sur pilotis de 150 pieds de longueur. A l'extrémité extérieure se trouve une cale inclinée que le bateau traversier pourra accoster à toute phase de la marée.

PORT DE YARMOUTH.

La ville de Yarmouth est située à l'extrémité sud de la Nouvelle-Ecosse. Elle a une population d'environ 7,000 âmes, et c'est après Halifax la plus grande et la plus importante ville de la province. C'est le terminus du chemin de fer *Dominion Atlantic* (217 milles de Halifax) et le siège du bureau principal de la compagnie de navigation de Yarmouth, dont les magnifiques bateaux font des voyages réguliers à Boston d'un bout de l'année à l'autre.

Le port, dans lequel les grandes mers montent de 16 pieds et les petites mers de 13 pieds et qui à eau basse présente une suite de bas-fonds couverts d'herbes à anguilles, est formé par des plages de galets d'environ un mille de longueur ; la plage de Stanwood relie l'extrémité nord de l'île du Cap Fourchu à l'extrémité sud de la pointe de Pierre sur la terre ferme et sépare le port de la baie de Fundy.

En 1867, l'on constata que la partie de la plage entre le Cap Fourchu et la Pointe de Pierre s'usait graduellement, et afin de protéger le port le gouvernement provincial fit construire un ouvrage en coffrage de 200 pieds sur la Pointe de Pierre. En 1873 et en 1874, le ministère fit prolonger cet ouvrage jusqu'au Cap Fourchu, et à partir de ce moment jusqu'en 1888 la somme totale de $2,468.08 fut employée à réparer la construction.

Durant l'exercice 1896-97, la somme de $2,983.62 a été dépensée en réparations. L'extrémité sud-ouest de la construction a été reconstruite sur une longueur de 80 pieds, une largeur moyenne de 20 pieds et une hauteur de 6 pieds ; trois brèches dans le milieu de la construction, respectivement de 50, 50 et 60 pieds de longueur sur 22 pieds de largeur et 10 pieds de hauteur, ont été bouchées ; et du lest a été déposé sur une longueur de 70 pieds et sur toute la largeur et toute l'épaisseur. La partie de l'ouvrage que l'on a reconstruite a été bien lestée et des défenses jointives ont été posées sur la façade du côté de la mer. Un nouvel éperon, faisant saillie à angles droits de l'extrémité nord-est de la construction, a aussi été construit.

En outre, une somme de $200 a été employée à enfoncer des pilotis destinés à servir de bouées pour indiquer le chenal dans le port.

## PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

### ANNANDALE.

La jetée d'Annandale, comté de King, est située sur la rive nord de la Grande-Rivière, près de son entrée dans la baie Boughton. La jetée que le gouvernement provincial fit primitivement construire tomba sous le contrôle du gouvernement fédéral en 1883. Elle consiste en un abord de 300 pieds de longueur et de 23 pieds de largeur avec une tête donnant sur le chenal de 140 pieds de long et d'une largeur moyenne de 36 pieds.

L'abord (à l'exception d'une petite travée de 18 pieds de long planchéiée) est construit en charpente à parements jointifs, remplie de fascines, de pierres et d'argile, tandis que la tête de la jetée est formée en partie de pilotage, le tout couvert de planches clouées aux longrines du tablier. Le long de la façade donnant sur le chenal il y a une profondeur de 7 pieds d'eau à marée basse, grandes mers, et de 12 pieds à marée haute.

Comme cette jetée était très vieille lorsque le ministère en a pris le contrôle et qu'elle est exposée aux attaques des tarets, il a été nécessaire d'y faire des réparations presque tous les ans. Durant l'automne de 1896, la somme de $74.67 a été employée: (*a*) à mettre du remplissage partout où l'abord avait tassé ; (*b*) à rehausser le coin sud-ouest et une partie de l'extrémité est de la tête de la jetée, qui s'étaient affaissés par suite du délâbrement des pièces de couronnement et des longrines du tablier ; (*c*) à renforcir autant que possible la construction en posant partout où c'était nécessaire des longrines et des pièces de couronnement additionnelles. Le planchéiage a aussi été renouvelé en partie. Ces réparations ne sont que temporaires, car il faudra avant longtemps reconstruire entièrement la tête de la jetée.

### BELFAST.

La jetée de Belfast, située dans le comté de Queen, se trouve sur la rive sud de la baie Orwell, à environ un mille du village d'Eldon. Cette jetée fut construite par le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard plusieurs années avant la confédération, et le ministère en prit charge en 1883. Elle a une longueur de 600 pieds avec une aile de 130 pieds faisant face au chenal, qui à cet endroit a une profondeur de 5 pieds à marée basse, grandes mers, et de 14 pieds à marée haute.

Lorsque le ministère prit cette jetée sous son contrôle c'était une vieille construction. Chaque année diverses sommes sont dépensées pour la maintenir dans un état passable pour le trafic, car outre sa situation exposée, cette jetée, comme tous les autres ouvrages sur l'Ile du Prince-Edouard, est ravagée par les tarets. La plus grande partie de la construction au-dessus du niveau de l'eau basse a été reconstruite ; cependant, la fondation s'affaisse tous les ans, ce qui exige des travaux de nivellement de temps à autre.

Dans le cours du printemps de 1897, la tête de la jetée a été nivelée sur une hauteur de 1½ à 3 pieds et quelques-unes des longuerines et des planches du tablier ont été renouvelées ; des pieux de protection ont été enfoncés le long de la façade et aux extrémités de la tête de la jetée ; de nouvelles défenses, des poteaux d'amarrage, etc. ont été posés, et la chaussée de l'abord a été réparée avec de la pierraille et du gravier. Total des dépenses encourues en 1896-97, $499.94.

POINTE DE LA CHINE.

La jetée de la Pointe de la Chine, comté de Queen, est sur la rive ouest de la rivière Orwell et près de son embouchure dans la baie Orwell. Elle a été construite il y a plusieurs années par le gouvernement provincial pour faciliter l'expédition du surplus des produits d'une vaste section de pays.

Le steamer qui fait le service trois fois par semaine entre Charlottetown et les autres endroits sur la baie Orwell arrête à cette jetée. La construction s'étend jusqu'au bord du chenal. Sa longueur primitive était de 426 pieds ; un L de 72 pieds de long et d'une largeur moyenne de 25 pieds y a été ajoutée. La partie inférieure de la jetée se compose d'une culée et de 8 piles avec travées intermédiaires en bois. Les deux piles extérieures et celle qui forme la tête de la jetée ou le L sont construites en charpente de bois équarri à parements jointifs, et toute la construction, y compris les travées, est couverte de planches clouées aux longrines du tablier. Il y a à peu de distance de la façade de la construction une profondeur de 40 pieds d'eau, à marée basse; mais la tête de la jetée, qui se trouve tout près du bord du chenal, baigne dans 15 pieds d'eau à marée basse, grandes mers, et 24 pieds, à marée haute. Par suite du peu de consistance du bord sur lequel la tête de la jetée repose et de l'action destructrice des tarets, il a fallu faire des dépenses, tous les ans, pour tenir la jetée dans un état passable. Le bois indigène et non protégé dont on s'est servi pour le pilotage (le principal support de la construction) est détruit par les tarets tous les 2 ou 5 ans, et il s'ensuit toujours un peu de tassement. L'on se proposait, avec la somme de $500 allouée pour faire les réparations voulues, d'enfoncer des pilotis préparés à la créosote le long des façades des piles formant la tête de la jetée, et tous les matériaux nécessaires avaient été achetés au prix de $261.85. Mais vers le milieu de mars, avant que l'on pût commencer les travaux, les glaces emportèrent une des piles de la tête de la jetée, brisant les travées intermédiaires et rendant la réparation de la jetée impossible avec la somme alors disponible. A la suite de cet accident, les matériaux de valeur furent enlevés des débris et mis en lieu sûr avec ceux qui avaient été achetés antérieurement, ce qui entraîna une dépense de $22.47. Montant total déboursé, $284.32.

JETÉE DE LA CHAPELLE.

La jetée de la Chapelle, comté de King, est située sur la rive sud de la Grande-Rivière, à environ 3 milles de son entrée dans la baie Boughton et à 9 milles de la station de Cardigan sur la ligne du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. Cette jetée, que le gouvernement local fit construire antérieurement à la Confédération, tomba sous le contrôle du gouvernement fédéral en 1884. Elle se composait alors d'un abord de 205 pieds de longueur avec une pile et une travée à son extrémité extérieure. Sa longueur totale était de 249 pieds et sa largeur de 32 pieds, son extrémité extérieure baignant dans 7 pieds d'eau, à marée basse, et 92 pieds, à marée haute, grandes mers. Durant l'exercice 1889-90, la jetée fut prolongée de 44 pieds par la reconstruction d'une ancienne pile avec travée, ce qui porta la longueur de la construction à 293 pieds et donna aux navires une profondeur de 9 pieds d'eau à marée basse. Par suite de l'affouillement de la fondation, de l'action destructrice des vers marins ou d'autres causes, la pile du large tassa, ce qui, avec le délâbrement de quelques-unes des longrines et des planches du tablier, rendit la jetée impropre au trafic. Il fallut donc y faire des réparations temporaires pour faciliter les expéditions d'automne. Dépenses, $41.46.

Voici en quoi ont consisté les réparations en question : renouvellement partiel du planchéiage de la tête de la jetée et des travées, et bouchage de quelques trous dans l'abord de la chaussée avec de la pierraille et du gravier.

CRAPAUD.

La jetée de Crapaud ou Victoria est située à la tête de la navigation dans le " bassin de Crapaud," un village de Victoria, comté de Queen qui est le port le plus important immédiatement après Summerside sur le littoral sud-ouest de l'Ile du Prince-Edouard. Elle se trouve à peu près à mi-chemin entre les ports de Charlottetown et Summerside, et à environ 11 milles au sud de la " Jonction d'Emerald " sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. C'est là où s'écoulent les produits de la région probablement la plus fertile et la mieux cultivée de toute l'île. A différentes époques depuis la confédération, le ministère a dépensé des sommes considérables à creuser le chenal dans ces parages, et il a aussi dépensé en 1884-85, alors qu'il a pris le contrôle de la jetée, une somme de $953.84 à réparer et à améliorer celle-ci.

La jetée a une longueur totale de 486 pieds, divisée comme suit : abord, 268, largeur 20 pieds; section centrale, 143 pieds, largeur 37 pieds; extrémité du large ou tête de la jetée, 75 pieds, largeur 58 pieds. Sa hauteur est de 19 pieds à l'extrémité du large, où une profondeur de 9 pieds d'eau se rencontre maintenant à marée basse, le chenal ayant été, durant la dernière saison, creusé à cette profondeur sur une largeur de 60 pieds et un bassin où les navires peuvent tourner ayant été formé en avant de la jetée. A l'exception de l'abord qui est un ouvrage solide, la construction se compose de piles et d'arches alternantes recouvertes d'un tablier en madriers. Durant le printemps de 1897, la somme de $199.51 a été dépensée à faire des réparations générales à la jetée : deux nouveaux poteaux d'amarrage, 20 pièces de protection et 9 poutres d'arches ont été posées; quelques planches qui étaient brisées et délâbrées ont été renouvelées, et des pierres cassées ont été déposées sur la chaussée de l'abord.

JETÉE DE HICKEY.

La jetée de Hickey, comté de Queen, est située à environ 10 milles de Charlottetown, sur la rive sud de la rivière de l'Est ou d'Hillsborough, qui est navigable sur une distance d'à peu près 15 milles. Cette jetée, qui fut construite par le gouvernement provincial, est la seule sur la rivière Hillsborough qui soit tombée sous le contrôle du gouvernement fédéral en 1883. Elle était alors très délâbrée, et il a fallu y faire des réparations tous les ans pour la tenir en un état passable.

La jetée a 428 pieds de longueur et sa largeur varie entre 22 et 29 pieds. Dans le cours de l'exercice 1896-97, le planchéiage et les longrines du tablier de la partie extérieure de la construction ont été presque entièrement renouvelés sur une longueur de 120 pieds; 20 pieux en bois dur ont été enfoncés le long des côtés et à l'extrémité de la pile du large pour la protéger contre les glaces et la renforcer temporairement. Dépenses, $253.31.

JETÉE DE LA POINTE DE HURD.

La jetée de la pointe de Hurd, comté de Prince, est située du côté sud du havre de Bedèque ou Summerside, et à environ 3 milles au sud de Summerside, le chef-lieu du comté.

Cette jetée est un lieu d'expédition très important, étant donné que c'est à peu près le seul endroit par où puisse s'écouler les produits d'un vaste et riche district agricole. Un steamer fait plusieurs voyages tous les jours entre Summerside et la jetée. La construction a 510 pieds de longueur et 26 pieds de largeur, sauf la tête de la jetée dont la largeur est de 65 pieds sur une longueur de 50 pieds. Dans le cours de la saison, la somme de $107.62 a été employée à remplacer 6 pièces de protection, 3 poteaux d'amarrage et quelques planches qui étaient brisés ou délâbrés; à niveler les longrines du tablier des arches, et à déposer du gravier sur l'abord de la chaussée.

### JETÉE DE KIER'S-SHORE.

La jetée de Kier's-Shore, comté de Prince, est située sur la rive est de la baie de Richmond, à environ 7 milles de Kensington, village et station sur la ligne du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. Cette jetée, qui fut construite aux frais communs du gouvernement local et des habitants de la localité, a une longueur de 1,033 pieds et une largeur de 20 à 25 pieds, à l'exception de la tête de la construction, qui a 40 pieds de largeur, et d'une courte arche (17½ pieds) à 283 pieds de l'extrémité extérieure. Toute la construction est formée d'une charpente à parements jointifs, remplie de fascines et de pierres, avec chaussée en gravier et en argile, sauf la tête de la jetée, qui est planchéiée.

Durant le printemps de 1897, la somme de $62.05 a été employée à mettre du remplissage (pierres cassées et gravier) partout où la chaussée avait tassé ou avait été endommagée par les voitures lourdes.

### NEW-LONDON.

Le havre de New-London est situé sur la côte nord de l'Ile du Prince-Edouard, à environ 10 milles à l'est de la baie de Richmond. En dedans de son entrée, qui est large d'environ 1,200 pieds, le havre a environ 3 milles de largeur, et il reçoit les eaux des rivières du Nord-Ouest, des Français, Stanley et Hope, qui sont toutes navigables sur de courtes distances, et pourvues de quais pour l'exportation du surplus des produits cultivés dans le pays environnant.

Toute cette région est très peuplée et bien cultivée, et de grandes quantités de houille, bois, pierre à chaux, etc., sont importées par eau, attendu qu'il n'y a pas de communication par chemin de fer, comme en plusieurs autres endroits de l'Ile. Le havre est aussi beaucoup fréquenté comme poste de pêche et port de refuge, et il est très bien situé, se trouvant près de quelques-uns des meilleurs fonds de pêche du golfe Saint-Laurent.

Pour améliorer l'entrée du havre, qui est obstruée par un banc de sable mouvant, le ministère fit construire, en 1878, un ouvrage devant protéger la grève ainsi que des brise-lames de chaque côté de l'embouchure du port. Le brise-lames du côté est a une longueur de 1,120 pieds, et celui du côté ouest, une longueur de 460 pieds. Ces brise-lames servent à diriger le courant sur le banc et à empêcher le sable d'être entraîné dans le chenal à l'intérieur. Les résultats obtenus ont été des plus satisfaisants. La profondeur de l'eau a augmenté de 6 à 12 pieds à marée basse, faisant du havre de New-London un des meilleurs sur la côte. Les brise-lames sont construits partie en pilotis, en fascines et en pierre, et partie en coffrage, en bois d'équarrissage et à parements jointifs. Le brise-lames de l'ouest n'a pas encore eu besoin de réparations; mais celui de l'est, qui se trouve exposé à la mer et aux glaces, a été de temps à autre sérieusement avarié.

Durant l'exercice 1896-97, 150 pieds de la partie centrale du parapet ont été reconstruits, et en outre l'on a nivelé et réparé les endroits où un tassement s'était produit. Dépenses totales, $747.41.

### CARDIGAN-NORD.

La jetée de Cardigan-nord, comté de King, est située sur la rive nord de la rivière Cardigan, à 5 milles à peu près de la station de Cardigan sur la ligne du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. Elle a une longueur de 381 pieds et se compose d'une culée de 100 pieds de longueur et de sept "piles" avec arches intermédiaires. Sa largeur est de 23 à 25 pieds jusqu'à la pile extérieure ou tête de la jetée qui, à cet endroit, est large de 32 pieds. La longueur des piles est de 19 à 26 pieds et celle des arches de 14 à 26 pieds. L'abord et les piles sont construits en pièces de parements à joints clos, en bois carré, et sont remplis de fascines de pierre et de gravier.

Comme c'était une vieille construction délâbrée quand elle fut placée sous le contrôle du ministère, il a fallu, presque tous les ans, y faire quelques réparations pour la tenir dans un état passable.

Durant la dernière saison, la somme de $20.79 a été dépensée à réparer la chaussée.

PINETTE.

La jetée de Pinette, comté de Queen, est située sur la rive sud de la rivière Pinette, à angles droits avec le pont qui traverse la rivière et auquel elle est reliée par une arche de 28 pieds de long. Cette jetée a 120 pieds de longueur sur 28 pieds de largeur et est formée d'une charpente à encaissement en bois d'équarrissage à parements jointifs, lestée et planchéiée. Elle donne sur le chenal de la rivière où se rencontre une profondeur de 8 pieds d'eau à marée basse, grâce aux travaux de dragage que le ministère a fait faire en 1881. Comme la jetée en question était en très mauvais état lorsque le ministère en prit le contrôle en 1883, on a été obligé d'y faire des réparations à maintes reprises. Les caissons ayant tassé après que le chenal eût été creusé, il fallut niveler la construction ; en outre, des longrines, etc., durent être posées peu de temps après que les travaux de nivellement eurent été terminés.

Dans le cours de la dernière saison, la somme de $200 a été employée à mettre la jetée en bon état. Sept traverses, 8 longuerines de 22 pieds de long chacune, deux poutres d'arche pour l'abord du côté du pont, 8 défenses, 2 poteaux d'amarrage, environ 2,000 pieds de planches (mesure de planche) et 120 pieds linéaires de pièces de protection ont été posés. Deux pieux de support ont aussi été enfoncés sous le centre des nouvelles poutres d'arche.

POWNAL.

La jetée de Pownal, comté de Queen, est située à la tête de la partie nord-est de la baie d'Hillsborough, à environ 9 milles à l'est de Charlottetown.

Cette jetée a 753 pieds de longueur en tout ; elle comprend une culée de 209 pieds de long et 16 pieds de large, et 14 piles avec arches intermédiaires ; les piles inférieures ont de 14 à 16 pieds de large, tandis que celles qui forment la tête de la jetée ont une largeur de 40 pieds. Originellement il y avait très peu d'eau le long de la jetée à marée basse ; mais en 1880-81, afin de donner aux grands navires et aux petits bateaux accès à la jetée à toutes les phases de la marée et de permettre aux navires d'un fort tonnage de prendre leurs chargements lorsque la marée est assez haute, le ministère fit creuser un chenal de 1,275 pieds de longueur, de 50 pieds de largeur et d'un minimum de profondeur de 6 pieds à marée basse, et fit aussi former un bassin de 250 pieds de long et 90 pieds de large du côté est de l'extrémité extérieure de la jetée.

Dans le cours de l'automne dernier, la somme de $132.47 a été employée à renouveler en partie le planchéiage et les longrines du tablier des piles et des arches extérieures, à poser quatre nouveaux pieux de protection et à réparer la chaussée avec du gravier et de l'argile.

PORT-SELKIRK.

La jetée de Port-Selkirk, comté de Queen, est située sur la rive sud de la rivière Orwell, près de l'endroit où cette rivière se jette dans la baie Orwell, et est distante par eau d'environ 20 milles de Charlottetown.

Cette jetée a la forme d'un T ; elle comprend une tête de 250 pieds de long et 25 pieds de large, donnant sur le chenal, et un abord du côté du rivage de 250 pieds de longueur et 23 pieds de largeur. Toute la tête de la jetée et la partie extérieure de l'abord se composent d'une série de piles et d'arches, recouvertes d'un tablier. Dans le cours de la dernière saison, la somme de $597.46 a été employée à niveler la

pile nord et l'arche adjacente ; à enfoncer des pilotis de protection (préparés à la créosote) le long de la façade et des côtés de cette pile ; à remplacer quelques-unes des longrines et des planches du tablier ; à protéger par des pieux en bois indigène tout le reste de la tête de la jetée ; à renouveler sur une longueur de 80 pieds les pièces de parement sur l'un des côtés de l'abord, et à réparer la chaussée avec des pierres cassées et du gravier. La construction est maintenant en bon état.

SOURIS.

Le port de Souris, comté de King, est situé à environ 16 milles à l'ouest de la Pointe-de-l'Est. C'est un port de chargement important et un havre de refuge beaucoup fréquenté. C'est aussi le terminus est du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. Il y a là un quai en eau profonde d'où des chargements peuvent être expédiés plus tard en automne et plus à bonne heure au printemps que de tout autre port de l'île.

Le brise-lames que le ministère a fait construire rend le port accessible par tous les vents, et offre ainsi aux cabotiers et aux bateaux de pêche un abri sûr en tous temps. Ce brise-lames a une longueur totale de 1,200 pieds, dont 270 pieds ont été construits par le gouvernement local ; mais comme il repose en eau profonde (de 18 à 20 pieds à marée basse) et qu'il est exposé à toute la furie de la mer lors des tempêtes du sud, il a fallu très souvent des réparations depuis sa construction. Le taret exerce aussi beaucoup de ravages dans ces parages ; presque toute la façade du côté de la mer a été ainsi détruite ou tellement affaiblie qu'il a fallu la reconstruire ou la protéger, et dans ces dernières années des travaux ont été exécutés en sections de diverses longueurs. Depuis le 1er juillet 1896, la somme de $1,000 a été dépensée à compléter une longueur de 110 pieds de nouvelle façade commencée dans le cours de l'exercice précédent.

Cet ouvrage se trouve à une distance d'environ 350 pieds de l'extrémité inférieure du brise-lames et immédiatement en deçà de la nouvelle façade construite à l'entreprise en 1893 par MM. Wightman et Mellish et est d'une construction semblable.

Les travaux qui avaient été donnés à l'entreprise le 17 février 1896, savoir, la construction d'une pile solide en bois préparé à la créosote et à parements jointifs de 80 pieds de long sur 40 pieds de large à l'extrémité extérieure des brise-lames et la base de pierre en talus sur une longueur de 395 pieds du côté inférieur, ont aussi été poursuivis durant l'exercice 1896-97 ; à la fin de l'exercice, la pile était terminée et la plus grande partie de la pierre avait été livrée et déposée le long du côté de l'ouvrage. Dépenses totales durant le dernier exercice, $21,861.69.

BAIE SAINTE-MARIE.

La jetée de la baie Sainte-Marie, comté de King, est située sur la rive sud de la baie Sainte-Marie, qui se trouve en dedans de l'île Panmure. Cette jetée fut construite par le gouvernement local et est une de celles dont le gouvernement fédéral prit le contrôle en 1884. Elle a 407 pieds de longueur et 21 pieds de largeur sur une distance de 310 pieds ; sa partie extérieure a de 28 à 29 pieds de largeur sur une longueur de 97 pieds. La construction se compose d'une culée du bord du rivage et de 7 piles avec arches intermédiaires.

Depuis que le gouvernement fédéral a pris le contrôle de la jetée, l'abord en a été beaucoup amélioré ; un chenal de 10 pieds de profondeur à eau basse a été dragué, avec bassin à l'extrémité, et des bassins de chargement de 50 pieds de largeur sur 100 pieds de longueur ont été creusés de chaque côté de la jetée.

Dans le cours de l'automne de 1896, la somme de $99.89 a été employée à réparer la chaussée de la jetée, qui s'était effondrée sur toute la longueur de la seconde arche ; 5 nouvelles poutres d'arche ont été posées, la seconde arche et les piles adjacentes

ont été replanchéiées, et la chaussée de l'abord a été réparée avec des pierres cassées et du gravier.

TIGNISH.

Le port de Tignish, comté de Prince, est situé sur la côte nord de l'île, à environ 6 milles au sud du Cap Nord, et est formé par l'embouchure de la rivière Tignish qui se jette dans le golfe Saint-Laurent.

Comme de chaque côté de l'embouchure de cette rivière la côte est parfaitement droite, les vents du nord-est au sud-est y provoquent de très grosses vagues. Autrefois, sous l'action des vagues, les sables mouvants dont la plage se compose obstruaient souvent complètement l'embouchure de la rivière Tignish, qui restait bouchée jusqu'à ce qu'il se produisît une crue des eaux ou un autre phénomène anormal. Afin de tenir la rivière ouverte en permanence, et de restreindre le chenal à un même et seul endroit dans son lit, le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard fit construire, en 1868, de chaque côté de l'embouchure de la rivière, des ouvrages qui eurent pour effet d'augmenter le courant, et la rivière n'a pas été fermée depuis à la navigation. Les ouvrages primitifs ont été à diverses reprises réparés, exhaussés et prolongés par le ministère; des parapets ont aussi été construits sur les plages de sable de chaque côté de la rivière, et une partie du chenal a été draguée. Ces ouvrages ont été très utiles et ont été la cause d'une forte augmentation dans le commerce de la localité. Le havre, malheureusement, est trop petit. Comme certaines parties des ouvrages étaient délâbrées et avaient été attaquées par les tarets, la somme de $2,157.22 a été dépensée durant l'exercice 1896-97 à faire des réparations urgentes. Les longrines ont été nivelées; la partie centrale du brise-lames septentrional sur une longueur de 400 pieds et tout le brise-lames méridional ont été replanchéiés; des pilotis jointifs ont été enfoncés le long de la façade du brise-lames septentrional sur une longueur de 161 pieds, et le long de la façade du brise-lames méridional sur une longueur de 220 pieds; tous les pieux qui avaient été emportés ont été remplacés, etc.

PONT DE LA RIVIÈRE VERNON.

La jetée du pont de la rivière Vernon, comté de Queen, est située à la tête de la navigation sur la rivière Vernon, à environ 2 milles en amont de l'entrée de cette rivière dans la baie Orwell. La jetée en question consiste en une pile en bois à parements jointifs de 120 pieds de longueur sur 30 pieds de largeur, s'étendant parallèlement au chenal. Il y a le long de sa façade une profondeur de 9 pieds d'eau à marée basse et de 17 pieds à marée haute, grandes mers. Elle se trouve à une distance de 30 pieds du bout de la rivière Vernon, auquel elle est reliée par un abord d'une largeur moyenne de 30 pieds, recouvert d'un tablier. Durant l'exercice 1896-97, la somme de $216.77 a été employée à enfoncer des pilotis de protection le long des façades et à l'extrémité de la jetée; à poser 7 nouveaux poteaux d'amarrage; à placer de nouvelles pièces de protection le long des façades donnant sur le chenal et à l'extrémité; à renouveler toutes les planches du tablier qui étaient brisées; enfin, à faire une cale près de l'extrémité extérieure de la jetée afin de faciliter le débarquement des marchandises. La construction est maintenant en bon état.

## PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

### ANDERSON'S-HOLLOW.

Anderson's Hollow, comté d'Albert, se trouve dans une anse de la baie de Salisbury, du côté nord-ouest du chenal de Chignecto, baie de Fundy. Les grandes mers montent ici de 40½ pieds et les petites mers de 32½ pieds.

Le quai en cet endroit (il sert aussi de brise-lames), tel que primitivement construit en 1879, consistait en une pile isolée, distante de 550 pieds de terre. La pile fut plus tard reliée au rivage. La construction, qui a 25 pieds de largeur au sommet, avait autrefois 27 pieds de hauteur à son extrémité extérieure,—qui est à sec à eau basse,—mais s'élève maintenant à 4 pieds de moins au-dessus du fond. Elle est formée d'une charpente à encaissement de bois en grume, ayant une inclinaison de ½ à 1 et lambrissée sur la façade exposée à la mer. Le quai fut endommagé lors d'une tempête, le 21 novembre 1895 ; un petit phare placé à l'extrémité extérieure fut emporté, avec une partie de l'éperon, et quelques-unes des pièces formant le couronnement de la tête furent en même temps ébranlées et se disjoignirent. En 1895-96, une somme minime fut employée à boulonner temporairement les pièces de bois qui s'étaient détachées. Durant l'exercice 1896-97, la façade intérieure du quai à l'extrémité extérieure, qui avait été sérieusement avariée par la tempête dont je viens de parler, a été reconstruite sur une distance de 75 pieds au sommet et de 44 pieds à la base. La hauteur de la nouvelle façade a été portée à 15 pieds afin de niveler la pile, et la couverture a été renouvelée sur une longueur de 75 pieds. L'éperon a été reconstruit sur une longueur de 70 pieds, et la nouvelle façade a été protégée au moyen de défenses. Les dépenses se sont chiffrées par $1,018.79.

### CAP TOURMENTE.

Le Cap Tourmente se trouve à l'extrémité orientale du comté de Westmoreland, et est le promontoire le plus proéminent sur le détroit de Northumberland. C'est le terminus de la route de passage d'hiver entre le Cap Traverse, sur l'Ile du Prince-Edouard, et la terre ferme. Les grandes mers montent de 7¾ pieds, et les petites mers de 3½ pieds.

Entre 1886 et 1892 l'on construisit un brise-lames près de ce cap dans le but de former un port artificiel pour faciliter le trafic interprovincial, à l'extrémité d'une péninsule qui est le point le plus rapproché, sur le continent, de l'Ile du Prince-Edouard.

Les ouvrages du port comprennent : une jetée en droite ligne de 2,500 pieds de longueur avec un coude et un éperon longs de 400 pieds chacun, entourant un bassin d'environ 4 acres d'étendue dont la profondeur extrême à mer basse est de 15 pieds, ou de 22 pieds 8 pouces à mer haute. A partir de terre, sur une distance de 1,300 pieds, la jetée se compose d'une levée en pierre large de 20 pieds au sommet, dont l'inclinaison est de 2 à 1 ; les autres 1,200 pieds sont en charpente à encaissement à parements jointifs, large de 30 pieds. Le coude et l'éperon sont aussi en charpente à encaissement, mais la largeur de la base jusqu'à la ligne de l'eau basse est de 40 pieds en diminuant à 30 pieds au couronnement de la construction, présentant une inclinaison bordée en bois franc au nord et à l'est.

Un embranchement de chemin de fer, de 30 milles de long, relie la jetée au chemin de fer Intercolonial, à Sackville.

Comme les rails du chemin de fer étaient exposés à être détachés de la levée en pierre par les vagues, en 1893-94, ils ont été exhaussés à 4 pieds au-dessus du niveau des eaux hautes sur la levée. Un entrepôt a été en même temps bâti et protégé par un éperon. La façade inclinée de la jetée, qui avait été avariée par les tarets, a aussi subi des réparations.

L'année suivante on a remplacé au-dessous des planches de la façade inclinée 321 pieds linéaires de madriers rongés par les vers et on a posé 90 pieds linéaires de planchéiage neuf.

En 1895-96 des réparations semblables furent faites et 414 pieds linéaires de longrines rongées par les vers furent renouvelés; 117 pieds linéaires de la façade inclinée furent aussi remplacés.

Durant l'exercice 1896-97, des réparations du même genre ont été faites à la façade inclinée sur une longueur de 154 pieds. La rampe de 165 pieds de long, qui va de la levée au coffrage, a été couverte de planches de 3 pouces afin que les charrettes puissent y passer. Les dépenses faites en 1896-97 se sont chiffrées par $566.98. Les recettes perçues durant l'exercice précédent se sont montées à $303.78.

Le port est fréquenté par les navires qui font le commerce de bois de construction avec le Royaume-Uni. L'avantage qu'il offre, c'est que le bois peut être expédié à l'étranger sans qu'il soit nécessaire de le mettre en radeaux, de sorte que sa valeur ne se trouve nullement dépréciée. C'est ce qui explique pourquoi il a remplacé le port de la Baie Verte, qui était auparavant un centre de commerce de bois de construction.

A cause des ravages causés par le taret, tous travaux qui seront exécutés à l'avenir dans le détroit de Northumberland devraient être faits en bois préparé à la créosote, en pierre ou en béton. Le Cap-Tourmente étant dans des conditions semblables relativement au taret, on devrait dès à présent protéger avec de la pierre la façade extérieure des constructions. Pour le quai où viennent accoster les navires pendant l'hiver, il est mieux d'employer du béton. Bien que le sommet paraisse être en bon état, la substructure du coffrage de la jetée a été tellement endommagée par les tarets, qu'elle est, malgré sa solidité, exposée à être détachée de la fondation par les glaces ou les vents.

## FORT DUFFERIN (PORT DE SAINT-JEAN.)

Le fort Dufferin, comté de Saint-Jean, fut construit par le gouvernement britannique sur la Pointe du Nègre, à l'entrée occidentale du port de Saint-Jean, une batterie de 10 canons ayant été établie en cet endroit, qui s'élève à une hauteur de 60 pieds au-dessus du niveau de l'eau haute. Le fort est maintenant entretenu par le gouvernement fédéral, qui a aussi fait construire un important brise-lames dans ces parages pour protéger le port de Saint-Jean.

Afin d'empêcher le promontoire appelé "Pointe du Nègre" d'être rongé par les vagues, le ministère des travaux publics fit construire dans le port de Saint-Jean un mur de soutènement en coffrage lambrissé, s'étendant à 815 pieds dans une direction nord de l'extrémité inférieure du brise-lames. La construction a de 7 à 14 pieds de largeur au sommet et environ 9 pieds de hauteur en moyenne. Le faîte, sur presque toute la longueur, est surmonté d'un éperon de $2\frac{1}{2}$ pieds de hauteur.

Durant l'exercice 1896 97, une brèche de 81 pieds de long qu'il y avait dans l'éperon a été réparée; 200 pieds linéaires de madriers ont été renouvelés à l'intérieur et 128 verges cubes de lest ont été déposées, tandis que le lambrissage de la façade a été rapiécé avec des planches de bois dur. En outre, afin d'exhausser la plage et de réduire ainsi la superficie de façade à réparer, un épi de 40 pieds de longueur, 10 pieds de largeur et 4 pieds de hauteur moyenne, a été construit en pilotis de bois dur, en madriers et en pierres, vers la fin de l'année 1896. En 1897, le prolongement final du coffrage sur une distance de 130 pieds a été commencé, et à la fin de l'exercice les travaux étaient presque terminés.

Les dépenses se sont élevées à $3,398.70.

## CRIQUE DE GARDNER.

La crique de Gardner, comté de Saint-Jean, entre dans la baie de Fundy à quelque 20 milles à l'est du port de Saint-Jean et à 14 milles de la station de chemin de fer de Saint-Martin. Les grandes mers montent de 30 pieds, et les petites mers de 25 pieds.

Le 1er juillet 1895, un contrat fut passé pour la construction, près de l'embouchure de cette crique, d'un quai destiné à faciliter l'expédition du bois.

Le quai, qui se trouve dans une anse abritée contre les vents directs du sud-ouest par McCoy's-Head, consiste en une charpente à encaissement à parements ouverts de 215 pieds de long, lambrissée au nord et à l'est. La tête baigne dans 21 pieds d'eau à marée haute, mais, comme dans le cas de tous les autres quais sur cette côte, est à sec à marée basse.

Ce quai a été achevé le 29 octobre 1896, le prix stipulé ayant été de $7,400. La construction est très bien faite et très solide. Les dépenses totales, durant l'exercice 1896-97, se sont élevées à $5,308.75.

ANSE-AUX-HARENGS.

L'anse-aux-Harengs est située à 11½ milles à l'ouest du Cap Enragé, qui forme l'extrémité occidentale de la baie de Salisbury, un enfoncement dans la côte de la baie de Fundy. Les grandes mers montent de 37 pieds, les petites mers de 30 pieds.

En 1873, le gouvernement fédéral fit construire dans cette anse, au prix de $13,113.45, un brise-lames de 45 pieds de longueur, 31 pieds de largeur au sommet et 43 pieds de hauteur à l'extrémité extérieure. La façade intérieure de la construction est en bois équarri, tandis que la façade extérieure, qui est fortement inclinée, est en bois de grume, avec défenses jointives. Fondée sur un récif sous le vent de Mathew's Head, et s'étendant du côté d'Owls Head, une élévation voisine dans la crique de la baie de Salisbury, la construction du côté de terre se trouve dans la direction générale des vagues du sud-ouest et offre une faible protection aux petits bateaux, pourvu qu'ils soient échoués dans l'angle extrême de l'anse. Le brise-lames, à son extrémité extérieure, atteint presque la ligne d'étiage, et n'offre aucun abri, excepté à marée haute; mais si l'on prolongeait la construction d'environ 250 pieds au-delà du récif, un bassin abrité d'une superficie de 1½ acre et d'une profondeur de 3 à 14 pieds d'eau à marée basse se trouverait formée Cette anse est l'un des deux endroits sur la côte de la baie de Fundy, à l'est de Saint-Jean, qui offrent les conditions voulues pour y établir un havre de refuge.

Les navires transportant des madriers d'Alma au Royaume Uni jettent l'ancre au large du brise-lames, et leurs cargaisons sont amenées par des allèges. Alma, distant de 2 milles, est le terminus du chemin de fer d'Albert-Sud.

Durant l'exercice 1896-97, des réparations ont été faites à la superstructure du brise-lames en question. L'éperon s'étendant sur toute la longueur de la construction a été reconstruit, et les défenses jointives ont été en partie renouvelées. Dépenses, $990.75.

BRISE-LAMES DE LA POINTE-DU-NÈGRE.

La Pointe-du-Nègre est un promontoire d'environ 60 pieds de hauteur au-dessus du niveau des hautes eaux, située à l'entrée occidentale du port de Saint-Jean qui est fermée par l'estuaire de la rivière Saint-Jean, sur la rive nord de la baie de Fundy. Les grandes mers montent de 28 pieds, les petites mers de 22 pieds.

Outre les avantages de sa position pour le débarquement des cargaisons qui y sont transportées, le port de Saint-Jean, placé à l'embouchure de la rivière de ce nom, est surtout remarquable par la grande hauteur atteinte par la marée et l'absence de glace durant l'hiver. Généralement parlant, le port est à découvert du sud-est au sud-ouest, mais les vagues venant du sud sont brisées par l'île aux Perdrix et celles arrivant du sud-ouest sont affaiblies par le brise-lames de la Pointe du Nègre, tandis que la batture, qui s'étend de la péninsule, sur laquelle la ville est bâtie, modère les effets des vagues du sud-est débordant autour de la Pointe Mispec. Le rocher de l'île aux Perdrix, sur lequel s'élèvent un phare et une station de quarantaine, partage l'entrée du port en deux chenaux, l'un à l'est et l'autre à l'ouest. Dans le chenal principal et celui de l'est, il y a une profondeur d'eau de 21 pieds sur la batture, dans les grandes mers ordinaires, selon les indications de la carte marine.

A une distance d'un demi-mille, en dedans du sommet de la batture, on trouve une profondeur de cinq brasses d'eau, tandis que plus loin, entre les quais principaux, des deux côtés du pont (large de 500 verges à cet endroit), il y a 12 brasses au milieu du chenal.

Le chenal de l'ouest, profond de 10 à 14 pieds à mer basse et originairement large de 1,200 verges, a été rétréci par la construction du brise-lames de la Pointe du Nègre, qui a une longueur de 2,200 pieds. Les raisons officielles pour la construction de ce brise-lames sont mentionnées dans les rapports du ministre des travaux publics pour les années 1875 et 1882 :

" 1875.—Ce brise-lames part de la Pointe du Nègre et s'étend vers le sud-ouest à l'entrée ouest du port de Saint-Jean. Quand il sera achevé sa longueur sera de 2,250 pieds et fermera le chenal de l'ouest sur cette distance, laissant néanmoins une largeur de 1,000 pieds au bout du large de l'île aux Perdrix. Le but de cette construction est de briser les vagues qui entrent avec violence dans le port de Saint-Jean, durant les tempêtes de vent sud-ouest dans la baie de Fundy, et qui rendent ainsi dangereux, sinon impossible, l'accès du port aux navires qui veulent alors y entrer."

" 1882.—Les vents de sud-ouest grossissent les vagues de la mer dans le chenal de l'ouest et rendent son entrée dangereuse aux navires qui sont exposés à être jetés sur la batture du chenal de l'est. Au printemps de 1875 on commença la construction d'un brise-lames, long de 2,250 pieds, qui devait partiellement boucher le chenal de l'ouest. Cette construction fut achevée en septembre 1877."

En jetant un coup d'œil sur la carte marine on verra que tant que l'ouverture actuelle subsistera, la navigation ne sera pas sûre. Il faudrait de toute nécessité prolonger le brise-lames jusqu'à l'île aux Perdrix.

Le brise-lames consistait, au commencement, en une construction en caisson large de 30 pieds à la base et de 15 pieds au sommet, protégée des deux côtés par des talus en pierre dont l'inclinaison du côté de la mer était de 2 à 1, et de 1 à 1 du côté du port. Au mois de février 1879, 1,300 pieds linéaires de caisson furent balayés sur une hauteur variant de 13 à 19 pieds à partir de la surface, et le talus en pierre fut abattu par l'action de la vague à une inclinaison se rapprochant de l'angle naturel que devaient prendre les pierres sous l'effort de l'attaque à laquelle elles devaient résister. En 1880 on fit des réparations temporaires, et l'année suivante un contrat fut passé pour remplacer par un lourd empierrement le caisson démoli par la tempête de 1879, et l'on donna au talus du côté de la mer une inclinaison de 3 à 1. Ces travaux durèrent six ans. L'inclinaison du talus, quoique diminuée, eut encore une pente plus raide que l'angle naturel, et en conséquence, malgré leur pesanteur et leur surface unie, les pierres furent bientôt déplacées par la mer. Le brise-lames sur une longueur de 50 pieds et sur toute sa hauteur (5 pieds au-dessus de l'eau haute) et le pilier en maçonnerie construits par le même contrat, pour supporter une balise, furent balayés. De 1891 à 1894 des réparations partielles furent faites. On plaça de grosses pierres au bout du brise-lames surtout pour empêcher la démolition de la fondation du phare. En mai et juin 1895 quatre grands blocs de béton furent placés pour les mêmes raisons, en avant et au pied du brise-lames.

Dans le cours de l'exercice 1895, sept blocs de béton en forme de quart de cercle furent coulés sur place environ au niveau de la marée basse ordinaire pour servir d'appui au pied du talus formé de grosses pierres de granit, l'inclinaison étant de 4 à 1. Ces blocs pesaient de 59 à 91 tonnes chacun, et tous, excepté les plus pesants, furent faits dans une seule marée. La jetée en granit fut renforcée par une couche de béton semi-circulaire, d'une épaisseur moyenne de sept pieds avec une inclinaison très prononcée, et placée sur le devant de la jetée jusqu'au niveau des grandes mers. Les blocs du pied étaient longs de 15 pieds, larges de 12 et à moins que la nature du fond ne l'exigeât autrement, hauts de 3 pieds, s'inclinant en montant en proportion de 4 à 1. Chaque bloc pouvait prendre son lit indépendamment des autres, mais tous étaient tenus ensemble par des clefs obliques en béton. A l'intérieur du quart de cercle formé par des blocs de béton les pierres de la construction primitive furent assemblées à coulis de ciment autant que les fonds le permirent et mélangés à des petits quartiers de granit, pour continuer le talus, car l'absence de l'outillage nécessaire ne permettait pas que l'on se servît de gros blocs de granit ;

mais la pesanteur étant surtout nécessaire, le talus ainsi cimenté se brisa en partie durant l'hiver.

En attendant que l'on en soit venu à une décision au sujet des travaux à faire pour approfondir l'entrée du port, durant l'exercice 1896-97, l'on s'est contenté de terminer l'éperon à l'extrémité du côté du rivage et de protéger la superstructure inachevée ainsi que le phare.

Quinze blocs de béton ont été placés à l'extrémité extérieure de la construction entre octobre 1896 et juin 1897. Une certaine quantité de pierres qui s'étaient détachées de la façade du côté de la mer ont été remises en place. Quelques-unes de ces pierres ont été posées en dehors des lourds blocs de base construits l'année précédente, et d'autres ont été employées à réparer le faîte de la construction en arrière du phare. Des brèches s'étendant au-dessous du niveau des eaux hautes ont été faites par la mer à cinq ou six endroits dans le remblai de galets, entre le phare et le rivage. Pour donner une idée de la violence des vagues qui se brisent contre le brise-lames de la Pointe du Nègre, je dirai qu'une pierre de 5 tonneaux a été emportée à une distance de 76 pieds en un hiver. L'on a constaté par un dynamomètre marin que la force des vagues était de 4,000 livres et plus par pied carré.

Afin de retenir le long de la façade de la construction donnant sur la mer, comme protection naturelle, les matières autrefois entraînées par les vagues par dessus le sommet dans le port, un éperon de pilotis, fascines, pierres et bois de 270 pieds de longueur, 8 pieds de largeur et 4 pieds de hauteur, commencé en 1895, a été terminé et prolongé de 140 pieds dans le cours du dernier exercice. Grâce à la construction de cet éperon, la plage a avancé du côté de la mer de 62 pieds le long de la façade au niveau du sommet du brise-lames, tandis qu'à un endroit la grève a augmenté de 2½ pieds en hauteur et de 75 pieds en largeur.

Un accroissement général de la grève s'est en outre produit. De plus, une langue de sédiments observée pour la première fois après la construction de l'éperon s'est avancée, au pied du talus, le long de la façade donnant sur la mer, de 200 verges ou plus vers l'extrémité du brise-lames. La formation de ce dépôt sédimentaire, qui a en moyenne 10 pieds de largeur sur 2 pieds de hauteur, le long de la construction, indique que le sable, le gravier, les cailloux, etc.,qui autrefois passaient par-dessus le brise-lames et s'accumulaient dans le port, constitueront graduellement une protection naturelle importante pour la construction et réduiront la longueur de façade à entretenir. Les dépenses pendant l'exercice 1896-97, se chiffrent par $8,465.24.

### ILE-AUX-PERDRIX.

L'île-aux-Perdrix est une éminence rocheuse, dans le port de Saint-Jean, qui divise l'entrée du port en deux chenaux, l'un à l'est et l'autre à l'ouest. Une station de quarantaine et un phare sont établis sur l'île.

A l'extrémité nord de l'île-aux-Perdrix deux étroites jetées en coffrage abritent le débarcadère de la station de quarantaine. Durant l'exercice 1896-97, une pile en coffrage de 50 pieds de long et 22 pieds de large, destinée à servir de fondation pour la maison à désinfection, a été commencée entre les jetées, ainsi qu'une cale de 8 pieds de largeur. A la date du 30 juin, les travaux étaient très avancés. Les dépenses se sont montées à $1,699.71.

### QUACO.

Quaco, comté de Saint-Jean, est situé sur la côte nord de la baie de Fundy, à environ 30 milles au nord-est de l'entrée du port de Saint-Jean. La baie est semi-circulaire et débouche au sud-est entre Quaco-Head et la Pointe-Macomber qui se trouvent séparés par une distance d'environ 2 milles ; sa profondeur, d'une ligne droite tirée entre ces deux endroits, est d'à peu près un mille. Une petite rivière se jette dans l'extrémité orientale de la baie près de son embouchure, et un havre de refuge a été formé là par la construction de deux brise-lames longs de 300 pieds chacun et situé de chaque côté de l'embouchure. Le havre est à sec à marée basse

et n'est accessible pour les cabotiers et les goélettes qui viennent y charger du bois, etc., ou s'y abriter, que pendant environ 6 heures durant chaque marée. Les grandes mers montent d'à peu près 30 pieds, et les petites mers de 23 pieds.

Le brise-lames de l'ouest, qui avait été endommagé par les tempêtes sur une distance totale de 149 pieds,—le lambrissage et plusieurs madriers de la façade extérieure inclinée ayant été détachés et une grande quantité de lest emportée,—a été réparé durant l'exercice expiré le 30 juin 1897; en outre, le brise-lames de l'est a été protégé avec des fascines et des pierres placées le long de la base du coffrage pour empêcher le cours d'eau douce de le miner.

Les madriers de parement de la façade endommagée du brise-lames de l'ouest ont été remplacés par des pièces de bouleau de 14 pouces carrés, assujetties avec des boulons à vis. Les pierres, qui avaient été emportées, ont été remplacées et du lest additionnel a été déposé. La façade a aussi été recouverte d'un nouveau lambrissage sur la distance ci-dessus indiquée, deux défenses ont été renouvelées et une échelle a été placée près de l'extrémité du côté du rivage. Treize nouvelles défenses ont été posées sur la jetée de l'est, et les sommets délabrés de 5 autres ont été remplacées; de menues réparations ont été faites à la couverture et au lambrissage, et une autre échelle a été posée. Les dépenses totales se sont montées à $1,377.51.

### RIVIÈRE SAINT-JEAN.

Le gouvernement provincial du Nouveau-Brunswick a reçu la somme de $500 comme contribution pour la construction d'un quai sous sa propre surveillance à la pointe de Gray, Springfield, comté de King; et une autre somme de $338.62 lui a été payée pour couvrir la moitié du coût du quai qu'il a fait construire à Westfield-Landing, comté de King.

Le quai de la pointe de Gray, sur la baie de Belle-Isle, un bief de la rivière Saint-Jean soumis aux marées, a 196 pieds de longueur de tête en tête (181 pieds étant en coffrage); sa largeur est de 18 pieds en moyenne, et de 42 pieds à la tête de la jetée, qui baigne dans un peu plus de 3 pieds d'eau à marée basse. Il est formé d'une charpente à encaissement de bois en grume, avec couronnement en bois équarri, garnie de défenses et remplie de lest à une profondeur de 2¼ pieds.

Le quai de Westfield–Landing est construit en coffrage de bois en grume et planchéié d'un bout à l'autre. Il a 116 pieds de long; la tête, qui baigne dans 7 pieds d'eau—à marée basse, mesure 44 x 30 pieds.

## PROVINCE DE QUÉBEC.

### ANSE SAINT-JEAN.

L'anse Saint-Jean est située sur la rive sud-ouest de la rivière Saguenay, à 25 milles en amont de son embouchure.

La paroisse renferme, outre l'église et le bureau de poste, plusieurs magasins, des fromageries, une scierie et un moulin à farine. Population, environ 1,000 âmes.

Durant l'exercice 1897-98, une communication télégraphique sera établie entre cet endroit et Saint-Alexis, station sur l'un des embranchements (celui du Saguenay) de la ligne de télégraphe principale de l'Etat dans le bas du Saint-Laurent, et un bureau sera ouvert ici.

La jetée-débarcadère de cet endroit a 366 pieds de longueur, 26 pieds de largeur (sauf la pile de tête, qui mesure 50 pieds de largeur le long de la façade donnant sur le chenal sur 40 pieds de longueur) et 33 pieds de hauteur. A marée basse, grandes mers ordinaires, il y a une profondeur de 7½ pieds d'eau à l'extrémité extérieure de la jetée.

Les grandes mers montent de 17 pieds, et les petites mers de 12 pieds.

La construction de cette jetée fut commencée par le gouvernement provincial en 1876, et les travaux furent continués par le gouvernement fédéral en 1879-80-81-82. En 1883-84, la superstructure fut exhaussée à son niveau actuel au-dessus de la ligne des eaux hautes, la pile de tête fut lambrissée et garnie de défenses, la partie centrale qui avait été laissée partiellement vide fut parfaitement lestée, la construction en coffrage fut reliée au chemin public par un abord planchéié, et un entrepôt avec salle d'attente y fut construit.

En 1886, une cale mobile fut ajoutée, et un abri de 40 x 28 pieds fut érigé. En 1891, la partie de la jetée qui avait tassé, au printemps de 1889, fut exhaussée de 2½ à 3 pieds sur une longueur de 135 pieds, et des pierres furent placées dans les caissons du côté est; l'entrepôt fut aussi réparé. Il fallut, tous les ans, renouveler certaines parties du plancher de la jetée à cause du délâbrement des planches causé par les grandes quantités de bois de corde continuellement empilées sur la construction. En 1892-93, le reste du vieux plancher fut enlevé et remplacé par des madriers d'épinette rouge de 5 pouces d'épaisseur ; en outre, 25 toises de pierres furent déposées dans l'ouvrage, et l'entrepôt ainsi que la cale mobile furent réparés.

Durant l'exercice 1896-97, la chaussée planchéiée de 120 pieds de longueur sur 25 pieds de largeur, conduisant du chemin public à la jetée, a été entièrement renouvelée et la façade orientale de la construction en coffrage a été lambrissée sur une longueur de 150 pieds. Le montant dépensé en 1896-97 a été de $598.78.

Les dépenses totales faites par le gouvernement local et la municipalité relativement à cette jetée se chiffrent par environ $1,700, et à la date du 1er juillet 1897 le montant additionnel déboursé par le gouvernement fédéral s'élevait à $11,294.26.

### ANSE À L'EAU OU TADOUSSAC.

Tadoussac, le chef-lieu du comté de Saguenay, est situé sur la rive nord-est de la rivière Saguenay, à environ 5 milles en amont de son embouchure dans l'estuaire du Saint-Laurent. C'est un endroit beaucoup fréquenté par les touristes durant la saison d'été. Le village renferme 3 églises, dont l'une est la plus ancienne église construite en Canada, ayant été érigée en 1747, 4 hôtels et 4 magasins, un bureau de télégraphe, un bureau de poste et plusieurs jolies villas. Une piscifacture a aussi été établie ici par le ministère de la marine et des pêcheries. Population du village, environ 900 âmes; population de la paroisse, 2,440 âmes.

Il y a environ 50 ans l'ancienne maison de commerce de bois Price, Frères et Cie, de Chicoutimi, fit construire, pour son propre usage, dans l'Anse à l'Eau, qui constitue le fort de Tadoussac, un quai en troncs d'arbres et en dosses; la construction fut revêtue, sur ses façades, de pièces de bois équarri et lestée avec des pierres. Ce quai avait une longueur totale de 366 pieds et une largeur moyenne de 26 pieds,—sauf une pile à l'extrémité occidentale, qui mesurait 4 pieds sur 50 pieds sur 29 pieds de hauteur,—la profondeur de l'eau le long de sa façade extérieure, à marée très basse, étant d'environ 7½ pieds. Comme il n'y avait pas d'autre débarcadère, le quai en question ne fut pas employé seulement par la maison qui l'avait fait construire, mais encore par la Compagnie du Richelieu et le public en général.

La construction étant tombée en ruines, le gouvernement fédéral décida, en 1888, de la faire réparer. Donc, en 1887-88 et 1888-89, tout le quai fut exhaussé de 3 pieds et un nouveau plancher y fut posé; une nouvelle cale fut aussi construite. En 1889-90, une pile de 30 pieds sur 30 pieds sur 43 pieds de hauteur fut enfoncée à 30 pieds à l'ouest de la construction principale; l'année suivante, les deux ouvrages furent reliés par une arche de 30 x 30 pieds couverte de planches, et en 1893-94, un nouvel abord de 525 pieds de long sur 25 pieds de large a été construit.

Le quai, tel qu'achevé en 1894, a une longueur totale de 225 pieds sur la façade extérieure ou donnant sur le chenal et sa largeur est de 108 pieds sur 165 pieds de longueur à l'extrémité orientale et de 30 pieds sur le reste des 60 pieds à l'extrémité occidentale.

Par acte de vente en date du 10 décembre 1896, MM. Price, Frères et Cie ont transporté au gouvernement fédéral, pour la somme de $1, tous leurs droits et intérêts

dans le quai et le terrain sur lequel il est bâti ainsi que dans les chemins et abords y donnant accès, se réservant toutefois le droit de se servir à perpétuité d'une partie du quai, 35 x 25 pieds, pour y empiler du bois de chauffage, et le droit d'accès au quai aussi à perpétuité pour embarquer ou débarquer des marchandises.

Durant l'exercice 1896-97, un entrepôt avec salle d'attente, couvrant une superficie de 60 x 30 pieds, a été construit du côté sud du quai et la façade donnant sur le chenal a été lambrissée avec des planches d'épinette rouge de 5 pouces sur une longueur de 160 pieds ; en outre, les garde-fous sur l'abord ont été peinturés. Dépenses faites en 1896-97, $1,474.93. Le montant total déboursé par le gouvernement relativement à ce quai, jusqu'au 30 juin 1897, se chiffre par $8,972.43.

BERTHIER (EN HAUT.)

Berthier (en haut), comté de Berthier, est une ville de 1,600 habitants, située sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis Sorel.

La ville, comme les îles de Sorel et la paroisse de Sainte-Anne de Sorel, souffre beaucoup des inondations du printemps, et lors de la forte crue des eaux qui se produisit au mois d'avril 1896, les glaces firent des dommages considérables.

Un nouveau brise-glaces, consistant en un solide caisson en pin, rempli de pierres, de 25 x 30 pieds et de 30 pieds de hauteur, a été construit sur le bord de la plage à l'extrémité d'amont du village.

Les travaux (exécutés à la journée) ont été commencés le 22 décembre 1896 et achevés le 27 mars 1897.

Le montant du crédit voté était de $3,000 ; les dépenses, y compris la protection en pierres perdues, se sont élevées à $2,474.16.

En outre, afin de mieux protéger la partie d'aval de la ville contre les glaces, l'on a réparé et haussé (après avoir obtenu la permission de ce faire) le brise-glaces situé à la tête du quai de la compagnie de navigation du Richelieu et Ontario. Les travaux ont été achevés le 14 avril 1897. Dépenses de ce chef, $733.29.

CAP-À-L'AIGLE.

Cap-à-l'Aigle se trouve sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, dans le comté de Charlevoix, à 93 milles à l'est de Québec et à 3 milles en aval de la Malbaie.

Le quai public qu'il y a en cet endroit, commencé en 1881 et achevé en 1882, a 160 pieds de longueur et 35 pieds de largeur, et son extrémité extérieure baigne dans 18 pieds d'eau à marée basse. Les grandes mers montent ici de 20 pieds, et les petites mers de 14 pieds.

Ce quai a une grande importance locale par suite de l'absence de communication par chemin de fer.

Durant le mois d'octobre dernier (1896), les travaux suivants ont été exécutés : 1. Les pièces de parement qui avaient été brisées par les glaces ont été réparées. 2. L'on a lambrissé les coins est et ouest sur une hauteur de 17 pieds avec des madriers d'orme blanc de 10 pouces d'épaisseur, ainsi que tout le devant de la construction sur une longueur de 35 pieds avec des pièces de même bois de 6 pouces d'épaisseur. 3. La cale a été réparée. Dépenses totales, $816.49.

CHICOUTIMI.

La ville de Chicoutimi, chef-lieu du comté du même nom, est située sur la rive sud de la rivière Saguenay, à 71 milles en amont de Tadoussac et à la tête de la navigation. Population de la ville, environ 2,500 âmes ; population de la paroisse, 5,000 âmes.

Chicoutimi est le terminus du chemin de fer Québec et lac Saint-Jean et de la ligne de la compagnie de navigation du Richelieu et Ontario sur le Saguenay ; c'est aussi le siège de l'évêque du diocèse catholique-romain de Chicoutimi. En sus des édifices municipaux, la ville renferme deux églises, un hôpital public, une suc-

cursale de banque, un grand nombre de scieries, de moulins à farine et d'autres établissements manufacturiers, 6 fromageries, 3 imprimeries, des bureaux de télégraphe et de messagerie, trois hôtels et environ 40 magasins.

En 1874-75, le gouvernement fédéral fit construire ici, au prix de $14,193.40, un débarcadère public de 210 x 25 pieds, avec une pile de tête de 50 x 30 pieds.

En 1881, l'extrémité d'amont de la pile de tête fut renforcie par l'addition d'un caisson de 40 pieds de longueur sur 30 pieds de largeur sur son côté intérieur, ce qui entraîna une dépense de $1,999.91. En 1884, une grande quantité de dosses furent posées le long du côté ouest du débarcadère de manière à élargir la construction de 70 pieds sur une distance de 210 pieds à partir de sa tête en gagnant le rivage ; en outre, un entrepôt de 40 x 25 pieds fut érigé sur la fondation en dosses ; et en 1888, tout le débarcadère fut exhaussé de 3 pieds et planchéié.

Afin d'empêcher la construction en dosses de s'affaisser, l'on a construit, depuis 1890, un caisson lesté de 14 pieds de largeur le long de son côté est sur une distance de 180 pieds à partir de la pile de tête en gagnant le rivage. La cale fixe a aussi été remplacée par une cale mobile.

Durant l'exercice 1896-97, le débarcadère a été élargi par l'addition d'un caisson sur une longueur de 210 pieds à partir de la pile de tête en gagnant le rivage. Ce caisson a été lesté, planchéié avec des madriers d'épinette rouge de 3 pouces, et garni de 25 défenses. En outre, à son extrémité nord, le débarcadère a été lambrissé sur une longueur de 50 pieds. Dépenses totales faites en 1896-97, $4,992.96.

Le débarcadère de Chicoutimi mesure maintenant 245 pieds de longueur sur 130 pieds de largeur. A son extrémité extérieure, la construction a environ 29 pieds de hauteur ; le sommet s'élève à 6 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, grandes mers ordinaires, et il y a le long de la façade à peu près 8 pieds d'eau à marée basse, grandes mers.

Les grandes mers ordinaires montent de 15 pieds, et les petites mers ordinaires de 7½ pieds; mais les marées très hautes montent de 19 pieds, atteignant le sommet de la construction.

### COTEAU-DU-LAC.

Coteau-du-Lac ou Saint-Ignace, comté de Soulanges, est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, à 3 milles en aval de Coteau-Landing, le chef-lieu, et 36 milles à l'ouest de Montréal.

Le quai public de cet endroit consiste en une pile de tête en coffrage solide de 101 pieds de longueur sur 21 pieds de largeur, avec une annexe de 40 x 47 pieds en arrière et un abord de 75 pieds de long et 26 pieds de large. A eau basse ordinaire, l'extrémité extérieure du quai baigne dans 10 pieds d'eau.

Ce quai a été réparé durant le dernier exercice. La plupart des longrines ont été remplacées et la couverture de toute la construction a été renouvelée avec des madriers de pruche de 4 pouces.

Dépenses totales, $694.58.

### COTEAU-LANDING.

Coteau-Landing est le chef-lieu du comté de Soulanges et le principal port d'expédition de grain du comté. La ville est située sur la rive nord du Saint-Laurent, au pied du lac Saint-Francis, en amont des rapides du Coteau, à environ 37 milles au sud-ouest de Montréal, et à 2 milles au sud de la station du Coteau, sur le chemin de fer du Grand-Tronc.

Durant l'exercice 1896-97, le quai de la compagnie de navigation de Richelieu et Ontario a subi des réparations considérables. Quelques longrines ont été renouvelées et tout l'abord de la pile de tête ainsi que la plus grande partie de celle-ci ont été replanchéiés avec des madriers de pruche de 4 pouces d'épaisseur. Dépenses, $197.03.

Le quai en question a 904 pieds de longueur, y compris une pile de tête en coffrage solide, qui a 279 pieds de long et 24 pieds de large et dont la façade exté-

rieure baigne dans 10 ou 11 pieds d'eau, à eau basse ordinaire. L'abord de la pile de tête a 880 pieds de long et 13 pieds de large, à l'exception des 80 pieds extérieurs et de deux voies de service (ajoutées pour le passage des charrettes), où la largeur est de 24 pieds.

ETANG-DU-NORD.

L'Etang-du-Nord, est situé à l'extrémité occidentale de l'île-aux-Meules, l'une des îles de la Madeleine, dans le golfe Saint-Laurent. L'île-aux-Meules a une forme irrégulière; sa longueur est d'environ 7½ milles et sa largeur de 4½ milles. La côte est entrecoupée de petites baies et d'anses, dans quelques-unes desquelles il y a de bons postes de pêche, le principal étant à l'Etang-du-Nord. La baie est petite, mais offre un abri sûr pour les bateaux dans 3 à 5 pieds d'eau, à marée basse.

En 1887-88-89, un brise-lames en coffrage lesté de 500 pieds de longueur, 32 pieds de largeur, 12 à 28 pieds de hauteur, et baignant à son extrémité extérieure dans 20 pieds d'eau, à marée basse, fut construit à l'île aux Goélands, à environ 3 quarts de mille au sud-ouest du centre de l'Etang-du-Nord proprement dit.

Durant l'exercice expiré le 30 juin 1897, une somme de $764.13 a été employée à réparer le brise-lames, qui avait été endommagé par les tempêtes dans le cours du mois de novembre 1895.

POINTE GATINEAU.

Le village de la Pointe Gatineau, comté de Wright, est situé à l'embouchure de la rivière Gatineau, près du point de jonction de cette rivière avec l'Ottawa et à environ un mille en aval de la ville de Hull.

En 1885-86, un quai de 107 pieds de long sur 29 pieds de large, et baignant à son extrémité extérieure dans 8 pieds d'eau, à eau très basse, fut construit en cet endroit, avec deux abords longs de 70 pieds chacun. Ce quai fut bâti non seulement pour donner des facilités d'embarquement et de débarquement aux habitants du village (ils sont au nombre d'environ 1,500) et à ceux du pays environnant, qui est très peuplé, mais aussi pour l'avantage des nombreuses familles de la capitale du Canada qui vont, tous les ans, passer l'été dans cette localité.

Durant l'exercice 1896 97, des réparations ont été faites aux pièces des parements, au lambrissage et aux poteaux d'amarrage du quai, et le plancher a été en partie renouvelé; les dépenses se sont chiffrées par $245.76.

GRANDE RIVIÈRE.

Le village de Grande-Rivière, comté de Gaspé, est situé sur la baie des Chaleurs, à l'embouchure de la rivière portant le même nom, à 21 milles au sud-ouest de Percé et à quelques 30 milles au nord-est de Port-Daniel.

Le quai public de cet endroit a maintenant une longueur totale de 660 pieds. Sur une longueur de 457 pieds du côté du rivage la largeur de la construction varie entre 25 pieds 4 pouces et 37 pieds 9 pouces, étant de 40 pieds 4 pouces à l'extrémité extérieure de l'annexe de 103 pieds que l'on a construit en 1894-96 afin de donner plus d'abri et d'espace aux navires.

A l'automne de 1896, un entrepôt avec salle d'attente de 42 x 18 pieds a été érigé et durant les mois de mai et de juin 1897, une pile en coffrage de 100 pieds de long (construite en 1891) qui avait quelque peu tassé a été nivelée et replanchéiée.

En outre, 72 pièces de bouleau de 8 x 12 pouces ont été posées sur la façade inférieure de la pile achevée en 1895 96, et le vieux lambrissage a été réassujetti partout où c'était nécessaire; de plus, un nouvel escalier a été pratiquée dans l'ancien ouvrage, afin de donner plus de facilités pour embarquer et débarquer les marchandises. Dépenses totales, $1,881.41.

GRAND-PABOS.

La rivière de Grand-Pabos, comté de Gaspé, se jette dans la baie de Pabos, à peu près à mi-chemin entre le cap Désespoir et la pointe du Maquereau, à un endroit situé à environ 30 milles au sud-ouest de Percé, en suivant le chemin le long du rivage.

En 1886, le ministère commença à améliorer l'entrée du havre à l'embouchure de cette rivière en faisant construire une jetée en coffrage à parements jointifs et lestée de 218 pieds de longueur, 24 pieds de largeur et 10 pieds de hauteur moyenne sur son côté occidental, et en faisant enlever des rochers dangereux. En 1893-94, la jetée fut prolongée par l'addition d'une autre pile de 120 pieds de longueur, 21 pieds de largeur et 11 pieds de hauteur moyenne,—la longueur totale de l'ouvrage ayant été ainsi portée à 335 pieds.

Durant l'exercice 1896-97, une somme de $500 a été employée à lambrisser avec des madriers d'épinette la construction en question, qui avait été endommagée ça et là par la glace sur une longueur de 200 pieds.

### ILE AUX COUDRES.

L'Ile aux Coudres, est une île dans le comté de Charlevoix, de 9 milles de long sur 3 milles de large et distante de 1½ mille de la rive nord du Saint-Laurent, de 12 milles de la baie Saint-Paul et de 62 milles de la ville de Québec. Les grandes mers montent de 20 pieds, et les petites mers de 14 pieds.

Le quai public qui se trouve du côté nord de l'île fut construit partie par la municipalité, partie par le gouvernement fédéral. La construction a 274 pieds de longueur ; sa largeur est de 25 pieds sur une longueur de 174 pieds à partir du rivage et de 30 pieds sur le reste de sa longueur (100 pieds) ; sa hauteur est de 40 pieds à l'extrémité extérieure, où se rencontre une profondeur de 16 pieds d'eau à marée basse.

Durant le mois de novembre 1896, le planchéiage du sommet du quai a été en partie renouvelé, et le lambrissage sur le côté ouest de la partie de la construction située du côté du large a été réparé. Les travaux ont tous été exécutés à la journée. Dépenses, $147.66.

### ILE PERROT.

L'Ile Perrot est située dans le comté de Vaudreuil, au confluent de la rivière Ottawa et du fleuve Saint-Laurent, entre le lac des Deux-Montagnes et le lac Saint-Louis ; cette île divise l'Ottawa en deux branches.

Les chemins de fer du Grand-Tronc et du Pacifique traversent la partie nord de l'île ; mais les stations de chemin de fer les plus rapprochées de la paroisse et du village de l'île Perrot, sur la rive nord du lac Saint-Louis, sont celles de Vaudreuil et de Sainte-Anne de Bellevue. La population de la paroisse est de 860 âmes, et fait un commerce considérable de produits agricoles avec la ville de Montréal.

En 1887-88-89, un quai public fut construit du côté sud de l'île, sur le lac Saint-Louis, à 1½ mille à peu près en aval de l'église paroissiale du village de l'île Perrot. Le quai, tel qu'achevé en 1889, a 611 pieds de long et comprend : (*a*) une pile de tête de 120 par 30 pieds, dans 8 pieds d'eau, à eau basse, avec retour, de 34 par 16 en arrière de l'extrémité est ; (*b*) 9 caissons de 24 pieds de largeur (ces caissons, dont 5 ont 20 pieds de longueur et 4 douze pieds de long, sont placés à des intervalles de 22 à 25 pieds et reliés au sommet par des arches planchéiées) ; (*c*) un abord sur le rivage de 182 pieds de long sur 16 pieds de large. Un entrepôt servant en même temps d'abri fut aussi construit sur ce quai.

Durant l'exercice expiré le 30 juin 1897, une somme de $395.93 a été dépensée à faire diverses réparations à la construction.

### KAMOURASKA.

Kamouraska est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, dans le comté du même nom, à 90 milles en aval de Québec. C'est un endroit beaucoup fréquenté pendant l'été.

Le quai public qui se trouve ici a 280 pieds de longueur ; sa largeur est de 41 pieds sur une longueur de 180 pieds à partir du rivage et de 25 pieds sur le reste de sa longueur (100 pieds). Le quai est à sec à marée basse, mais à marée haute, grandes mers ordinaires, il y a une profondeur de 10 à 12 pieds d'eau le long de l'ex-

trémité et des côtés de l'annexe de 100 pieds construite en 1884. Le sommet de l'ouvrage s'élève à environ 2 pieds au-dessus du niveau des eaux hautes, les grandes mers montant d'à peu près 15 pieds, et les petites mers de 6 pieds seulement.

Durant les mois de mai et de juin derniers, l'extrémité inférieure du côté ouest du quai, qui était dans un état avancé de ruine, a été démolie et reconstruite sur une hauteur de 12 pieds et une longueur de 180 pieds. Les travaux ont été exécutés à la journée. Dépenses totales, $995.62.

DÉBARCADÈRES DANS LE BAS DU SAINT-LAURENT.

Depuis 1894, afin de procurer des places d'atterrissage aux pêcheurs, le ministère a fait exécuter divers travaux le long de la rive sud du fleuve Saint-Laurent, en aval de Matane.

Durant le dernier exercice, une somme de $1,103.15 a été employée à improviser des débarcadères pour les bâtiments de pêche aux endroits ci-après mentionnés, savoir: Newport, Pointe de Newport (Anse au Canard), Petite Rivière de l'Est, Anse à Beaufils, Percé, Anse à Grisfond, Cap Rosiers, Rivière du Renard, Chlorydorme, Pointe Sèche (St-Yvon), Pointe Frégate, Grande Madeleine, Petite Madeleine, Cap Chatte, Sainte-Anne de Monts, Grande Vallée des Monts et Sainte-Adélaïde de Pabos.

LANORAIE.

Lanoraie, comté de Berthier, est un village situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à environ 40 milles en aval de Montréal.

Le quai public construit de 1894 à 1896, et consistant en un débarcadère et un abord, était en très mauvais état.

Le 19 janvier 1897, l'on a commencé à réparer la construction. Le brise-glace du débarcadère a été refait à neuf et un brise-glace en pierres perdues a été ajouté à l'abord. Le plancher n'a pu être renouvelé à cause de la grande hauteur des eaux, et les travaux ont été suspendus le 3 avril.

Dépenses totales en 1896-97, $1,008.27.

LAPRAIRIE.

Laprairie, le chef-lieu du comté du même nom, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à 7 milles en amont de Montréal.

Le gouvernement fédéral a entrepris de protéger Laprairie contre les inondations en faisant construire des brise-glaces, un mur de revêtement en coffrage d'environ 1,650 pieds de long sur 2 pieds de large le long de la rive sud du fleuve, et une levée en terre de 1,600 pieds de longueur à l'extrémité d'amont de la ville. Ces ouvrages, qui ont été commencés en 1886-87 et sont tous terminés à l'heure qu'il est, à l'exception d'un mur de soutènement, ont donné de très bons résultats.

Durant l'exercice 1896-97, 387 pieds du mur en coffrage de 450 pieds qu'il restait à faire ont été complétés jusqu'à une hauteur de 8 pieds au-dessus de la ligne d'étiage. Dépenses de ce chef, $4,400.36. L'on a employé une autre somme de $5,411.12 à améliorer le chenal conduisant du quai de la compagnie du Richelieu aux eaux profondes en draguant jusqu'à une profondeur de 7 pieds, à eau la plus basse.

LES ÉBOULEMENTS.

La paroisse des Eboulements est située sur la rive nord du Saint-Laurent, dans le comté de Charlevoix, à environ 70 milles à l'est de Québec.

Le quai public de cet endroit a 500 pieds de long et sa façade extérieure baigne dans 15 pieds d'eau à marée basse, grandes mers ordinaires. La pile de tête, dont la longueur est de 80 pieds, a une largeur de 45 pieds; mais le reste de la construction n'a que 30 pieds de large. Le quai est formé d'une charpente en bois équarri, à parements jointifs, et est pourvu de cales à son extrémité et sur ses côtés. Les grandes mers montent ici de 20 pieds, et les petits mers de 14 pieds.

Durant le mois de novembre 1896, les longrines et le planchéiage à l'extrémité du quai ont été renouvelés sur une longueur de 125 pieds, et l'abord en terre de la construction a été réparé. Dépenses, $283.54.

L'ISLET.

Le village de L'Islet est situé dans le comté du même nom, à environ 47 milles en aval de Québec, sur la rive sud du Saint-Laurent. Le débarcadère qui se trouve à cet endroit fut achevé en 1855, ayant coûté en tout $113,343.27. Il se fait ici par eau un commerce considérable de bois et de marchandises de toutes sortes. Ce débarcadère a 31 pieds de largeur sur une longueur de 1,054 pieds, puis vient une pile de tête de 118 x 50 pieds, et de 34 pieds de hauteur. Le long de la façade extérieure de cette pile il n'y a plus maintenant qu'une profondeur de 7½ pieds d'eau, à marée basse, grandes mers, au lieu de 8½ pieds, comme autrefois. Les grandes mers montent de 18 pieds, et les petites mers de 11 pieds.

Les travaux suivants ont été exécutés à la journée durant le mois de juin 1896:—

1. Les cales de chaque côté du débarcadère ont été mises en bon état.
2. Les parties endommagées des pièces de parement sur les côtés est et ouest de la pile extérieure ont été réparées, et du lambrissage a été fait.
3. Trois nouvelles échelles ont été posées.
4. Le couronnement en bois du mur de pierre à l'extrémité inférieure du débarcadère a été renouvelé sur une longueur de 270 pieds. Dépenses totales, $386.80.

LONGUEUIL.

La ville de Longueuil se trouve vis-à-vis Montréal et est le chef-lieu du comté de Chambly.

Le quai public de cet endroit a 1,105 pieds de longueur et est baigné, à son extrémité extérieure, dans 7 pieds d'eau à eau très basse dans le Saint-Laurent. La construction sur une longueur de 605 pieds à partir du rivage a une largeur de 30 pieds, et la pile extérieure, longue de 500 pieds, a une forme quelque peu irrégulière, sa largeur étant de 30 pieds à son extrémité inférieure et d'environ 60 pieds le long de sa façade extérieure; le plancher s'élève à 9½ pieds au-dessus de la ligne d'étiage.

Le quai, qui a été sérieusement endommagé par l'eau et la glace dans le cours du printemps, a besoin de beaucoup de réparations. Il est en si mauvais état que les voitures ne peuvent y circuler en sûreté.

Durant le dernier exercice, la chaussée a été temporairement réparée avec des pierres et du gravier. Dépenses, $284.56.

LOTBINIÈRE.

Lotbinière, comté de Lotbinière, est un village de 1,400 habitants, situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à environ 40 milles en amont de Québec.

Ce village n'a pas de communication par chemin de fer.

La plage rocheuse et plate qui s'étend très loin à eau basse ainsi que la force du courant et le mouvement précipité des glaces rendent très difficile l'entretien de quais à cet endroit.

Un débarcadère fut construit par la compagnie dite *Steamboat Navigation Company* en 1865, mais il fut détruit par les glaces; depuis cette époque, un quai temporaire à chevalets, pouvant être enlevé en hiver, a été construit tous les ans. Mais ce genre de quai a toujours été dangereux et incommode.

Des plans et devis ont été préparés par le ministère pour la construction d'une pile en coffrage de 75 pieds de longueur et 25 pieds de largeur au sommet, avec brise-glaces sur la façade du côté du rivage; le tout devant être solidement construit en pruche et lambrissé de manière à pouvoir résister aux glaces.

Les travaux ont été donnés à l'entreprise, le 31 mars 1897, à Joseph Archer, fils, pour la somme de $4,940.

MAGOG.

La ville de Magog, comté de Stanstead, est située à l'endroit où la rivière Magog débouche du lac Memphremagog. C'est une station sur le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Le quai de cet endroit se trouve vis-à-vis la station du chemin de fer. C'est une construction sur pilotis de 430 pieds de longueur, et d'une largeur de 24 pieds sur une distance de 305 pieds à partir du rivage et de 40 pieds sur le reste de sa longueur. Il y a une profondeur de 7½ pieds d'eau le long de la façade extérieure à eau basse, et le plancher s'élève à 5 pieds au-dessus de la ligne d'étiage.

Ce quai a besoin de réparations considérables.

Durant l'année 1896-97, une somme de $154.82 a été employée à réparer le plancher.

MISTASSINI.

Mistassini, comté de Chicoutimi et Saguenay, est un établissement situé sur la rivière du même nom, près de son confluent avec la rivière Au Foin (ou Mistassibi); il se trouve à 36 milles au nord de Roberval sur la rive ouest du lac Saint-Jean et à 18 milles en amont de l'embouchure de la rivière Mistassini dans ce lac.

Il y a ici une église, un monastère de pères Trappistes, un mou in à farine, une scierie et une fromagerie. Population, environ 375 âmes.

Le steamer *Colon*, qui tire 3½ pieds d'eau et peut porter 200 passagers ainsi qu'une grande quantité de marchandises, vient ici régulièrement deux fois par semaine pendant la saison de navigation.

Au mois de mars 1897, un quai public a été construit à cet endroit pour la commodité des nombreux colons établis sur les terres fertiles qui avoisinent le lac Saint-Jean.

Ce quai, qui se trouve sur le bord oriental de la rivière Mistassini immédiatement en amont de son point de jonction avec la rivière au Foin, consiste en un caisson à parements jointifs, parfaitement lesté, de 30 pieds de longueur, 30 pieds de largeur et 20 pieds de hauteur à son extrémité extérieure, qui est planchéié avec des madriers de 3 pouces; le long de la façade extérieure il y a une profondeur de 5 pieds d'eau, à eau basse.

Coût total de la construction, $680.99.

MONTMAGNY.

La ville de Montmagny est située sur la rive sud du Saint-Laurent, à 49 milles à l'est de la ville de Québec; c'est le chef-lieu du comté de Montmagny. Population, environ 2,000 âmes.

Au mois d'août 1896, la superstructure du quai public de cet endroit fut brûlée jusqu'à 7 pieds au-dessous du plancher, le pharo ayant été en même temps incendié.

Ce quai se trouve du côté ouest du bassin, dans l'embouchure de la rivière du Sud, à ¾ de mille du centre de la ville de Montmagny. Comme c'est le seul débarcadère sur la rive sud du Saint-Laurent pour les bateaux faisant le service entre Montmagny, la Grosse Ile, l'île aux Grues et les autres ports dans le voisinage de cette ville, la reconstruction immédiate de la partie supérieure du quai était impérieuse. Aussi, à sa seconde session de 1896, le parlement vota-t-il un crédit de $4,000 à cette fin.

La construction a 205 pieds de long, sa largeur étant de 30 pieds sur une distance de 55 pieds à partir de l'extrémité du large et de 24 pieds sur le reste de sa longueur. Le long de la façade donnant sur le chenal, il y a une profondeur d'environ 3½ pieds d'eau à marée basse et de 19 pieds à marée haute, grandes mers.

Les travaux de reconstruction et de réparation ont été exécutés à la journée sous la surveillance directe d'un employé du ministère; ils ont été commencés en octobre et achevés en décembre 18!)6. Outre la reconstruction de toute la superstructure du quai, une petite salle d'attente et un phare ont été érigés près de l'extrémité extérieure de l'ouvrage, et les abords de celui-ci du côté du rivage ont été réparés. Dépenses totales, $3,971.51.

MALBAIE.

Malbaie, ou Baie Murray, est située sur la rive nord du Saint-Laurent dans le comté de Charlevoix, à 90 milles à l'est de Québec, à l'embouchure de la rivière Malbaie. A marée basse, cette baie est entièrement à sec, à l'exception des quelques petits chenaux où coulent les eaux de la rivière.

Sur la rive occidentale de la baie se trouve une pointe rocheuse connue sous le nom de "Pointe au Pic"; c'est là qu'est situé le quai de la Malbaie. Ce quai, construit en 1855, fut prolongé en 1875 sur une distance de 30 pieds, et a maintenant 50 pieds de largeur dans sa partie principale, avec une pile de tête de 108 x 70 pieds, sur laquelle sont érigés un phare et un entrepôt avec salle d'attente. La profondeur de l'eau à l'extrémité extérieure est de 12 pieds à marée basse, grandes mers. Les grandes mers montent de 20 pieds, et les petites mers de 13 pieds.

Durant le mois de novembre 1^96, on a lambrissé avec des planches d'épinette de 6 pouces la façade sud-ouest de la pile de tête ainsi que la partie de la façade extérieure où le lambrissage avait été emporté. Les travaux ont été excutés à la journée et ont entraîné une dépense de $149.93.

NEW-CARLISLE.

New-Carlisle, le chef-lieu du comté de Bonaventure, est situé sur la côte nord de la Baie des Chaleurs, à 50 milles à l'est de Dalhousie, N.-B. Le steamer qui fait le service entre ce dernier endroit et Gaspé, en correspondance avec les trains de l'Intercolonial, arrête ici deux fois par semaine durant la saison de navigation.

Entre 1881 et 1883, le ministère fit construire en cet endroit un quai de 606 pieds de longueur sur 29 à 49 pieds de largeur, et baignant à son extrémité extérieure dans 15 pieds d'eau à marée basse, grandes mers. Par la suite, la construction fut beaucoup renforcie, en partie remplie de lest, et améliorée sous d'autres rapports, et en 1890-91, une pile de tête fut ajoutée mesurant en largeur 51½ pieds à son extrémité intérieure, et 32 pieds à son extrémité extérieure, ayant une longueur moyenne de 70 pieds, et baignant à son extrémité extérieure dans 16 à 17 pieds d'eau à marée basse, grandes mers. Les grandes mers montent ici de 6½ pieds, et les petites mers de 3½ pieds.

Le crédit de $850 voté par le parlement, à sa session de 1897, pour réparer ce quai a été employé comme suit :—

1. La tête du quai, qui avait tassé d'à peu près 2½ pieds, a été portée à la hauteur de la partie inférieure (c'est-à-dire 5 pieds au-dessus du niveau de l'eau haute) sur une étendue de 74 pieds de longueur et 40½ pieds de largeur.

2. Un entrepôt, avec salle d'attente, bureau pour l'agent, etc., de 24 x 34 pieds a été construit. Le besoin de cette amélioration se faisait beaucoup sentir, car les marchandises déposées sur le quai étaient souvent endommagées à cause du manque d'abri, et les personnes attendant l'arrivée du steamer *Admiral* étaient fréquemment incommodées, surtout l'automne, par suite de l'absence d'une salle d'attente convenable.

3. Des réparations ont été faites au plancher et aux cales.

Dépenses totales, $849.87.

PHILIPSBURG.

Le village de Philipsburg est situé sur la rive est de la baie de Missisquoi, lac Champlain, dans le comté de Missisquoi.

A la fin de l'exercice 1896-97, la construction du débarcadère de cet endroit était presque achevée; mais quelque temps après l'entrepreneur, M. Olivier Lefebvre, refusa, sans aucune raison apparente, de se conformer à certains ordres qui lui avaient été donnés, et il fallut terminer les travaux à la journée. Les dépenses de ce chef se sont élevées à $351.58, cette somme ayant été imputée sur le montant dû en vertu du contrat.

En sus de cela, le renforcement de la levée en terre qui avait été endommagée par la glace et l'eau en avril 1897, a été commencé, et au 30 juin les travaux étaient assez avancés; les dépenses jusqu'à cette date-là se chiffrent par $194.50.

POINTE À VALOIS.

Pointe à Valois, comté de Vaudreuil, est située sur la rive sud du lac des Deux-Montagnes, à 4½ milles à l'ouest du village de Vaudreuil, qui est la station de chemin de fer la plus rapprochée, et à 2½ milles à l'est de Como. En 1889-90, le vieux quai de cet endroit, mesurant environ 80 x 16 pieds, avec pile de tête de 45 x 20 pieds ainsi que le droit de passage nécessaire furent achetés de Charles Valois pour la somme de $690.

En 1890-91-92, la construction primitive fut prolongée par l'addition à son extrémité extérieure d'une pile en coffrage lesté de 123 x 21 pieds, avec un retour à l'est de 55 x 25 pieds, la longueur totale de l'ouvrage à partir de la rive ayant été ainsi portée à 235 pieds. La profondeur de l'eau à l'extrémité extérieure du quai est maintenant de 6¼ pieds à eau basse.

Durant l'exercice 1896-1897, une somme de $210.77 a été employée à faire diverses réparations à ce quai.

PORT-DANIEL.

Port-Daniel, comté de Bonaventure, se trouve sur la rive nord de la baie des Chaleurs, à 45 milles de Percé et à 22 milles de New-Carlisle.

Le quai de cet endroit a 425 pieds de longueur; à son extrémité extérieure il y a une profondeur de 15 pieds d'eau à marée basse et de 22 pieds à marée haute (grandes mers). Durant l'exercice expiré le 30 juin 1897, la charpente en coffrage, qui avait tassé d'à peu près 3½ pieds en certains endroits, a été rehaussée à son niveau primitif sur une longueur de 277 pieds, et tout le vieux plancher a été renouvelé. En outre, le bâtiment servant d'entrepôt et d'abri a été transféré de la pile de 50 x 50 pieds à la pile de 50 x 75 pieds à l'extrémité extérieure du quai. Le bâtiment en question a subi des réparations considérables, et une salle d'attente confortable a été établie à l'une de ses extrémités. Dépenses totales durant le dernier exercice, $1,992.75.

RIVIÈRE BLANCHE.

La rivière Blanche traverse le comté de Rimouski et se jette dans le Saint-Laurent (rive sud) à environ 224 milles à l'est de Québec, à 26 milles à l'est de Métis et à 9 milles à l'ouest de Matane.

Le quai public construit près de l'embouchure de cette rivière est formé d'une pile en coffrage solide de 120 pieds de longueur, 24 pieds de largeur au sommet et 21 pieds environ de hauteur, qui est reliée au rivage par une construction en piles et arches de 550 pieds de longeur, 20 pieds de largueur et 18 pieds de hauteur moyenne. Ce quai est un excellent débarcadère; il est accessible, à marée haute, pour les navires qui font le cabotage. Les grandes mers montent de 14 pieds, et les petites mers de 7 pieds.

Durant le mois de juin 1897, le lambrissage de la pile de tête a été renouvelé sur une longueur de 256 pieds avec des madriers de bouleau noir de 6 pouces; le planchéiage du sommet a aussi été en partie renouvelé et de nouveaux poteaux d'amarrage ont été posés. Travaux exécutés à la journée. Dépenses, $892.63.

### ÉCLUSE DE LA RIVIÈRE DU LIÈVRE AUX PETITS RAPIDES.

L'écluse et le barrage que le ministère a fait construire sont situés près des Petits Rapides, sur la rivière du Lièvre, à 12 milles en amont du village de Buckingham. L'écluse est construite en maçonnerie de pierre de taille et a 150 pieds de longueur entre les portes et 31 pieds de largeur; la chute est de 13 pieds 9 pouces à eau très basse.

L'écluse fut ouverte le 23 avril 1896, fermée le 23 novembre 1896 et rouverte le 26 avril 1897.

Durant l'exercice 1896-97, les péages perçus se sont élevés à $198.45. Dans ces dernières années, les opérations n'ont pas été poursuivies aussi activement qu'autrefois dans les mines de phosphate et dans la scierie qui se trouve en amont de l'écluse, et c'est ce qui explique la diminution des recettes annuelles.

L'écluse et le barrage ont été tenus en bon état durant l'année. Voici quelles ont été les dépenses : personnel, $755.86 ; entretien et réparations ordinaires, $189.67. Total, $945.53.

En sus des réparations ordinaires, la somme de $1,665.65 a été employée à exécuter les travaux suivants :—

1. La partie supérieure du mur à l'entrée d'aval, qui avait bombé d'environ 11 pouces sur une longueur de 100 pieds, a été démolie, et un nouveau mur de 735 pieds de long sur 25 pieds de large a été construit. Le bombement augmentait d'année en année, et il était à craindre que sous l'effet de la pression du blocage le mur ne finît par s'écrouler et boucher complètement l'entrée d'aval de l'écluse.

2. Le caisson de 43 x 22 pieds, construit à la tête de la culée occidentale dans le but d'empêcher l'affouillement de cette culée, a été mis dans les conditions voulues pour remplir sa destination. Une grande quantité d'eau continuait à pénétrer en-dessous de la culée; l'on a remédié à cela en exhaussant le caisson de 3 pieds, en le lestant parfaitement et en lambrissant sa façade extérieure du haut en bas.

### RIVIÈRE DU SUD.

La rivière du Sud, après avoir suivi un cours sinueux sur une distance d'environ 30 milles à partir de sa source dans les collines près de la limite sud-ouest du comté de Bellechasse, se déverse dans le Saint-Laurent à l'endroit où se trouve la ville de Montmagny, qu'elle traverse du sud-ouest au sud-est.

Sous l'action combinée des glaces et du courant les bords de la rivière, avant qu'on les protégeât en 1894-95, furent beaucoup affouillés, surtout la rive sud-est, où le chemin public fut emporté en partie.

En 1894-95, un mur en pierre d'une longueur de 830 pieds, d'une largeur de 7 pieds à la base et de 5 pieds au sommet, et d'une hauteur moyenne de 7 pieds, fut construit à partir du pont du chemin de fer Intercolonial dans la direction du sud, parallèlement à la berge de la rivière sur la rive sud-est.

Ce mur était trop bas pour empêcher les glaces de l'endommager au sommet et d'envahir le chemin public; lors de la crue des eaux, le chemin était impraticable pendant plusieurs semaines consécutives. Pour remédier à la chose l'on a exhaussé le mur d'à peu près 2 pieds, la partie de la maçonnerie qui avait été avariée a aussi été réparée.

Ces travaux, pour lesquels le parlement vota un crédit de $4,000 à sa seconde session de 1896, ont été exécutés à la journée durant l'exercice 1896-97. Dépenses, $3,930.08.

### RIVIÈRE L'ASSOMPTION.

La rivière L'Assomption prend sa source en arrière du comté de Joliette et se jette dans le Saint-Laurent en amont du village de Repentigny, au même endroit que les eaux unies des rivières Jésus et Des Prairies, après un cours sinueux de plus de 100 milles à travers un pays très rude et très montagneux. La rivière est navi-

gable pour les galères à fond plat sur une distance considérable à partir de son embouchure ; beaucoup de bois est abattu sur ses rives et transporté en radeaux.

Durant l'exercice 1896-97, une somme de $998.31 a été employée à faciliter la descente des trains de bois sur cette rivière et quelques-uns de ses tributaires en enlevant des rochers et des cailloux là où c'était le plus nécessaire et en fermant partiellement les chenaux inutiles au moyen de barrages.

Des améliorations ont été faites surtout à un endroit de la rivière situé à environ 18 milles en amont de la ville de Joliette et connu sous le nom de " Les Sept Chutes." Ici la rivière était très tortueuse, remplie de rapides et de chutes et obstruée par des rochers qui nuisaient beaucoup au passage des radeaux. En enlevant tous les rochers détachés et en redressant le lit, l'on a sensiblement amélioré cette partie de la rivière.

A divers endroits des tributaires, tels que la rivière Noire, etc., où se rencontraient plusieurs chenaux peu profonds, l'on a réduit la section de la rivière et augmenté d'une manière correspondante la profondeur de l'eau en fermant quelques-uns des chenaux.

A la chute à Bouleau, un barrage solide en coffrage à parements jointifs a été construit à travers l'un des deux chenaux de la rivière pour empêcher l'eau d'y couler lors de l'étiage. Ce barrage a 60 pieds de longueur, 11 pieds de largeur et 6 pieds de hauteur, et est construit en madriers de 12 x 12 pouces.

A "Trois Chenaux," l'un des chenaux a été aussi fermé par un barrage de 50 pieds de longueur, 10 pieds de largeur et 5 pieds de hauteur.

Entre la Chute à Bouleau et "Trois Chenaux" l'on a fait sauter et enlever du lit de la rivière environ 1,000 verges cubes de roches.

## RIVIÈRE OUELLE.

Le quai de la rivière Ouelle est situé à la Pointe-aux-Orignaux, sur la rive sud du Saint-Laurent, à 4½ milles au nord-est du village de la Rivière Ouelle, qui se trouve à 75 milles en aval de Québec.

Ce quai, construit d'un bout à l'autre en coffrage bien lesté, fut achevé en 1855 et coûta en tout $225,229.87. Il a 1,219 pieds de longueur et 28 pieds de largeur ; sa pile de tête a 237½ pieds de longueur, 51 pieds de largeur et 42 pieds de hauteur. La profondeur de l'eau, le long de sa façade extérieure, est de 14 pieds à marée basse, grandes mers. A son extrémité extérieure se trouve un phare que le ministère de la marine et des pêcheries fit construire en 1875.

Durant les mois de mai et de juin 1897, le planchéiage de la cale du côté ouest du quai a été renouvelé avec des madriers de 5 pouces ; le planchéiage du sommet a aussi été en partie renouvelé et un trottoir de 4 planches de largeur a été posé au milieu du quai. En outre, l'on a renouvelé les pièces de parement au bas de la cale du côté est du quai, ainsi que le planchéiage de la plate-forme sur une longueur de 100 pieds et le lambrissage du côté est sur une longueur de 60 pieds.

Dépenses totales durant l'exercice 1896-97, $845.39. A la fin de l'exercice, il restait à réparer le lambrissage aux deux extrémités extérieures.

## RIVIÈRE RICHELIEU—PILES DE DIRECTION DANS LE CHENAL DE BELŒIL.

Belœil, qui est une station sur le chemin de fer du Grand-Tronc, est situé dans le comté de Chambly, sur le bord nord-ouest de la rivière Richelieu, à 21 milles au nord-est de Montréal.

A sa session de 1897, le parlement vota un crédit de $6,000 pour être employé : (*a*) à enlever les 4 piles d'amarrage et estacades du côté ouest du chenal de Belœil, dans la rivière Richelieu, qui étaient très délabrées ; (*b*) à construire, à partir de la culée du pont du chemin de fer du Grand-Tronc dans la direction du sud, une nouvelle pile en coffrage solide de 300 pieds de long, avec brise-glaces à son extrémité d'amont ; (*c*) à creuser le chenal le long de la nouvelle construction à un minimum de profondeur de 8 pieds à eau basse.

Vers la fin de l'exercice 1896-97, une somme de $2,170.12 a été dépensée à acheter de la pierre, du fer, etc.

RIVIÈRE RICHELIEU—BRISE-GLACES PRÈS DE SOREL.

La rivière Richelieu a environ 80 milles de longueur. Elle prend sa source dans le lac Champlain, traverse les comtés de Saint-Jean et Iberville, Chambly, Saint-Hyacinthe et Richelieu, et se jette dans le Saint-Laurent à Sorel, à la tête du lac Saint-Pierre.

Dans le but de protéger contre les glaces les propriétés situées des deux côtés de la rivière près de son embouchure à Sorel, ainsi que les bateaux qui hivernent en ce dernier endroit, 5 brise-glaces furent construits entre 1888 et 1892. Deux de ces brise-glaces se trouvent sur le bord occidental de la rivière en question près de son confluent avec le Saint-Laurent.

Tous ces brise-glaces ont été d'une grande utilité, ayant empêché la destruction de propriétés de valeur.

Les deux brise-glaces à l'embouchure de la rivière Richelieu mesurent 30 x 24 pieds et ont environ 20 pieds de hauteur, le sommet étant à peu près au niveau de l'eau très haute dans le Saint-Laurent. Ils peuvent parfaitement résister aux glaces du Saint-Laurent; mais lors de leur construction ils ont été insuffisamment protégés contre les glaces de la rivière Richelieu, et pour cette raison ils ont été considérablement endommagés, surtout au printemps de 1896.

Durant l'exercice 1896-97, une somme de $441.53 a été employée à réparer et à renforcer les ouvrages.

SAINTE-ANNE DE LA PÉRADE.

Sainte-Anne de la Pérade, comté de Champlain, est située sur la rivière Sainte-Anne, à environ un mille en amont de son confluent avec le fleuve Saint-Laurent.

L'éboulement de 1894 a déterminé un changement complet dans la rivière Sainte-Anne. C'est maintenant une rivière rapide, charriant de la vallée où l'éboulement a eu lieu de grandes quantités de sable et d'argile fine.

Ces matières se déposent près de l'embouchure de la rivière, où le courant est moins fort, remplissant le lit naturel de la rivière, vis-à-vis la ville, de bancs de sable mouvant. Lors de la crue des eaux, ces bancs de sable tournent le courant contre les rives.

Juste en amont de la ville la rive ouest est haute et instable. Des ouvrages de protection consistant en 5 batardeaux, formés de doubles rangées de pilotis non jointifs, avec remplissage en fascines et en pierres, furent construits dans le but de détourner le courant de la rive. Cela ne réussit que partiellement; l'espace en arrière des batardeaux ne se remplit pas d'une manière permanente. Le remplissage de pierres et de fascines tassa dans le sable ou fut emporté, et ceux des pilotis qui se trouvaient entièrement enfoncés dans le sable mouvant cédèrent. En outre, les bancs de sable dirigèrent les courants en arrière des batardeaux, et l'affouillement continua sous l'action des remous.

A sa seconde session de 1896, le parlement vota un crédit de $3,000 pour "réparations aux ouvrages de protection". En sus de cela, il restait un solde de $3.83 sur les $500 alloués par la municipalité, ce qui porta le total à $3,003.83.

Les travaux ont été commencés en octobre 1896. L'on s'est servi de longs aunes au lieu de branches de baume. Entre chaque couche de fascines et de lest, des billes ont été posées pour tenir les pierres en place. Aux endroits où les pilotis avaient été emportés, et afin de rétablir la communication avec la rive, des clayonnages formés de longues branches, de billes et de pierres ont été établis.

Les matériaux suivants ont été employés: 166 toises de pierre, 888 charges de branches, 200 pieds linéaires de longrines, et 12,000 pieds linéaires de bois en grume.

La municipalité ayant contribué $5,000, l'on est mécontent de ce que les travaux ne sont pas d'une nature permanente. L'expérience a démontré que les batardeaux ne pouvaient détourner le courant des bords de la rivière.

La protection des rives d'une manière permanente s'impose. Il est probable qu'une levée construite parallèlement à la rive et reposant sur des clayonnages de longs aunes résisterait mieux au courant et serait plus durable sur la fondation de sable.

Dépenses en 1896-97, $3,003.83.

RIVIÈRE SAINT-MAURICE—DEPUIS GRANDES-PILES JUSQU'À LATUQUE.

La rivière Saint-Maurice coule dans la direction du sud et se jette dans le Saint-Laurent à Trois-Rivières.

Depuis Grandes-Piles jusqu'à Latuque, distance de 66 milles, il y a un bon chenal pour les navires tirant moins de 2 pieds 6 pouces d'eau.

Les plus grands obstacles à la navigation pour les navires tirant plus de 2½ pieds d'eau à partir du moment où la rivière commence à baisser—(l'eau est restée basse du 28 juillet au 2 novembre, pendant la saison de navigation de 1896)—sont les hauts-fonds de l'île aux Morpions, de la Pointe à Tom, de la Mékinac et de la Pointe à Trudel.

Durant l'exercice 1896-97, les bouées ont été mises en place, puis enlevées, et les amers ont été réparés.

Dépenses totales, $162.33.

ROBERVAL.

Le village de Roberval, comté de Chicoutimi, est situé sur le bord oriental de la rivière Ouiatchouaniche, près de son embouchure sur la rive sud du lac Saint-Jean, à 200 milles au nord-est de la ville de Québec. C'est le terminus nord d'un embranchement du chemin de fer Québec et lac Saint-Jean qui se raccorde avec la ligne principale à la station de Metabechowan. Population, environ 1,100 âmes.

Ce village renferme 3 églises, 3 hôtels, 4 scieries, 2 moulins à farine, 4 fromageries, des bureaux de télégraphe et de messagerie, et environ 14 magasins. C'est un endroit beaucoup fréquenté par les touristes et les *sportmen* pendant l'été. Durant la saison de navigation, cinq bateaux quittent le quai public tous les jours, avec des passagers et des marchandises, pour se rendre aux importants établissements qui se trouvent sur les rives du lac, et nombre d'excursions ont lieu pour l'avantage spécial des nombreuses personnes qui visitent la région du lac Saint-Jean.

En 1893, le ministère acheta de M. H. G. Beemer, moyennant la somme de $750, une pile isolée en coffrage, de 75 x 30 pieds, que ce dernier avait fait construire quelque temps auparavant à l'embouchure de la rivière Ouiatchouaniche, à 425 pieds de la rive du lac Saint-Jean. L'année suivante, cette pile fut reliée à la rive au moyen d'un abord de 425 x 25 pieds, formé de 6 piles de 20 x 25 pieds en coffrage lesté et à parements jointifs, d'une levée en terre de 50 pieds de long et de 6 arches intermédiaires planchéiées.

En 1894-95, une pile de tête de 50 x 30 pieds et de 20 pieds de hauteur, avec cale à son extrémité extérieure, fut ajoutée. En outre, le chenal de l'entrée de l'Ouiatchouaniche fut creusé et élargi, 2,750 verges cubes de terre et environ 60 cailloux ayant été enlevés.

Le quai public, tel qu'achevé en 1895, a 500 pieds de longueur et 25 pieds de largeur moyenne, à l'exception de la pile de tête, qui mesure 50 x 30 pieds et dont la façade extérieure baigne dans 8 pieds d'eau à eau basse et 19 pieds à eau haute durant la saison de navigation ; en hiver, le quai est complètement à sec.

Coût total de la construction, $9,669.37.

Durant l'exercice 1896-97, un entrepôt de 45 x 24 pieds a été érigé sur la pile de tête au prix de $425.98, un espace de 20 x 24 pieds ayant été clos tout autour pour servir de magasin et de salle d'attente.

SAINT-ALPHONSE (BAGOTVILLE.)

Saint-Alphonse de Bagotville, comté de Chicoutimi, est situé à la tête de la baie des Ha ! Ha !, sur le bord nord-ouest de la rivière Saguenay, à 66 milles de son embouchure. Population du village, environ 750 âmes ; population de la paroisse, 2,000 âmes.

Un quai, qui coûte environ $3,200, fut construit ici, antérieurement à la confédération, par les autorités municipales. En 1896, le ministère fit construire au côté nord du quai primitif une annexe de 55 pieds de long sur 26 pieds de large. En 1881-82, une longueur de 378 pieds de la construction primitive qui avait été brûlée, en 1870, jusqu'à la ligne d'étiage, à l'extrémité du côté du rivage, fut reconstruite sur une hauteur moyenne de 10 pieds ; une grande partie du plancher fut en même temps renouvelée et d'autres réparations furent faites dans le but de prolonger l'ouvrage. En 1883-84, une pile de tête fut ajoutée, mesurant 50 pieds de largeur, 40 pieds de longueur et 57 pieds de hauteur, et s'élevant à environ 9 pieds au-dessus du niveau de l'eau haute, grandes mers ordinaires, avec cale mobile à son extrémité extérieure ; de plus la construction fut exhaussée de 3 pieds sur toute sa longueur de 460 pieds. En 1886-87, un entrepôt de 50 x 30 pieds et une salle d'attente de 24 x 18 pieds furent construits, et de 1888 à 1895, le plancher fut renouvelé d'un bout à l'autre et d'autres réparations furent effectuées.

Durant l'exercice 1896-97, un hangar de 30 x 45 pieds a été érigé du côté est du quai pour abriter les grandes quantités de beurre et de fromage qui sont exportées d'ici tous les ans ; les pièces de parement de la cale ont aussi été renouvelées. Les dépenses faites en 1896-97 se chiffrent par $487.78.

Montant total déboursé par le gouvernement fédéral pour cette construction jusqu'au 1er juillet 1897, $25,092.37.

On voit par ce qui précède que le quai en question est formé d'un abord en coffrage solide et lesté de 460 pieds de long sur 26 pieds de large et d'une pile de tête de 50 pieds de largeur sur 40 pieds de longueur. La profondeur de l'eau le long de la façade extérieure à marée basse, grandes mers ordinaires, est d'environ 29 pieds. Les grandes mers ordinaires montent de 18 à 19 pieds, et les petites mers de 11 pieds.

SAINTE-ANNE DU SAGUENAY.

La paroisse de Sainte-Anne du Saguenay (appelée aussi Tremblay) est située sur le bord occidental de la rivière Saguenay, à 75 milles de son embouchure, vis-à-vis de Chicoutimi. La population est de plus de 2,000 âmes. Outre une église et un bureau de poste, il y a dans cette paroisse sept magasins, quatre fromageries, un four à chaux, une briqueterie et une poterie.

Le quai public de cet endroit fut commencé en 1888-89, une pile en coffrage à parements jointifs de 35 pieds de largeur (y compris une cale de 8 pieds du côté sud-est) et de 77 pieds de longueur ayant été construite à partir de la rive en gagnant le large.

En 1889-90, un caisson de 27 pieds de large et de 50 pieds de long fut ajouté à la pile en question, la longueur de celle-ci ayant été ainsi portée à 127 pieds. En 1890-91, une pile de tête de 50 x 30 pieds et de 26 pieds de hauteur fut construite dans la rivière à une distance de 250 pieds de l'extrémité de l'ouvrage complété l'année précédente. En 1895-96, cette pile fut exhaussée de 10 pieds et son plancher fut porté à la même hauteur que celui de l'ouvrage aboutissant à la rive, c'est-à-dire à environ 6 pieds au-dessus du niveau des eaux hautes, grandes mers ordinaires.

Dans le but de relier la pile de tête à la rive, une somme de $5,573.25 a été employée durant l'exercice 1896-97 à enfoncer 2 caissons, de 92½ x 27 pieds chacun, entre la pile de tête et l'ouvrage attenant au bord de la rivière, une ouverture de 25 pieds de largeur ayant été ménagée entre ces piles et une à chaque extrémité.

Dépenses totales faites pour ce quai jusqu'au 1er juillet 1897, $17,588.37.

Les ouvertures dont je viens de parler seront planchéiées en 1897-98, alors que la construction sera entièrement complétée. La longueur totale du quai est de 494 pieds et sa largeur moyenne de 27 pieds, la pile de tête ayant, comme je l'ai déjà dit, 50 pieds de largeur, et la profondeur de l'eau à l'extrémité extérieure est de 7 pieds à marée basse, grandes mers ordinaires.

Durant toute la saison de navigation, un steamer fait le service régulièrement à toutes les heures entre Sainte-Anne et la ville de Chicoutimi, qui se trouve sur le bord opposé de la rivière Saguenay.

Les grandes mers ordinaires montent de 15 pieds, et les petites mers de 7½ pieds.

### SAINTE-FAMILLE, ILE D'ORLÉANS.

Sainte-Famille, comté de Montmorency, est une paroisse située sur le littoral nord de l'Ile d'Orléans, à environ 18 milles à l'est de Québec.

Le quai public de cet endroit est une construction en piles et arches de 475 pieds de longueur, et d'une largeur de 25 pieds sur les premiers 390 pieds à partir de de la rive et de 31 pieds sur les 90 pieds du large. Les steamers ne peuvent accoster le quai que lorsque la marée est haute ; à marée basse, le débarquement des marchandises et des passagers s'opère avec beaucoup de difficulté au moyen d'allèges. Les grandes mers montent de 19 pieds, et les petites mers de 12½ pieds.

Durant le mois de juin 1897, une grande quantité de matériaux, consistant en bois d'équarrissage, planches et fer, ont été achetés pour réparer durant l'exercice 1897-98 les dommages causés au quai par la violente tempête du 8 février 1895. Dépenses totales, $1,161.91.

### SAINT-IRÉNÉE.

Saint-Irénée se trouve sur la rive nord du Saint-Laurent, dans le comté de Charlevoix, à 90 milles en aval de Québec. Les grandes mers montent ici de 20 pieds, et les petites mers de 14 pieds.

En 1886, une pile isolée de 80 x 30 pieds fut construite en cet endroit à une distance de 323 pieds de la marque des hautes eaux, et en 1894-95 un caisson lesté, de 60 pieds de longueur sur 22 pieds de largeur, fut ajouté à la pile pour faire partie de l'abord que l'on se proposait d'établir du côté de la rive.

En novembre 1896, le côté oriental de la pile primitive fut protégé au moyen de 15 défenses formées de 2 pièces de merisier et placées à 4 pieds de distance les unes des autres ; en outre, environ 18 toises de lest de pierres furent déposées dans le coffrage.

Durant les mois de mai et de juin 1897, la section de l'abord du côté de la rive construite en 1894-95, qui avait été emportée en partie par les glaces en janvier 1896, a été reconstruite, la fondation du coffrage ayant été élargie de 12 pieds. L'ouvrage, tel que reconstruit, mesure 62 pieds de longueur, 32 pieds de largeur, et 33 pieds de hauteur ; le tout est rempli de lest de pierres et couvert de planches.

Coût total des travaux de réparation et de reconstruction exécutés en 1896-97, $3,588.31.

### SAINT-JEAN, ILE D'ORLÉANS.

Saint-Jean, Ile d'Orléans, comté de Montmorency, est situé sur le littoral sud de l'Ile d'Orléans, et à 18 milles à l'est de la ville de Québec.

Le quai public de cet endroit, qui est formé de caissons lestés, fut construit il y a plusieurs années par la municipalité.

Il a 651 pieds de longueur, et sa largeur est de 30 pieds sur environ 570 pieds à partir de la rive et de 50 pieds sur le reste de sa longueur. A la tête du quai il y a un escalier et deux cales. La profondeur de l'eau le long de la façade extérieure de la construction à marée basse, grandes mers ordinaires, est d'environ 8 pieds. Les grandes mers montent de 19 pieds, et les petites mers de 12 pieds.

Durant le mois de juin 1897, un entrepôt avec salle d'attente, de 40 x 14 pieds, a été construit à l'extrémité du quai ; l'entrepôt en question a été couvert de tôle et peinturé. Les travaux ont été exécutés à la journée. Dépenses totales, $389.38.

SAINT-JEAN PORT-JOLI.

Saint-Jean Port-Joli est situé dans le comté de L'Islet, sur la rive sud du Saint-Laurent, à 55 milles à l'est de Québec.

Le quai public de cet endroit a une longueur totale de 470 pieds, y compris une culée du côté de la rive de 40 pieds de long. Il a 18 pieds de largeur au sommet sur une distance de 277 pieds à partir de la rive en gagnant le large ; puis il s'élargit graduellement jusqu'à son extrémité extérieure, où sa largeur est de 35 pieds. La construction se compose de 5 piles en coffrage à parements jointifs de diverses grandeurs et d'une culée, toutes reliées ensemble par des arches planchéiées. Le sommet du quai s'élève à 4 pieds au-dessus du niveau de l'eau haute (grandes mers ordinaires), à l'exception de la pile du large dont le faîte est d'un demi-pied moins haut.

La profondeur de l'eau à l'extrémité extérieure du quai à marée basse, grandes mers ordinaires, est d'environ 4 pieds. Durant le mois de juin 1897, le lambrissage des deux coins extérieurs a été renouvelé avec des madriers de bouleau de 6 pouces; le planchéiage du sommet a aussi été en partie renouvelé. En outre, les deux piles inférieures, qui avaient été quelque peu endommagées, ont été lambrissées avec des planches d'épinette de 3 pouces, et 300 pieds linéaires de nouvelles pièces de couronnement ont été posés. Les travaux ont été exécutés à la journée et ont coûté en tout $474.56.

SAINT-MICHEL DE BELLECHASSE.

Saint-Michel de Bellechasse est situé sur la rive sud Saint-Laurent, à 15 milles à l'est de Québec, dans le comté de Bellechasse.

Le quai public de cet endroit est construit en coffrage à parements ouverts et a une longueur de 1,090 pieds et une largeur de 30 pieds, à l'exception d'une pile d'environ 87 pieds de long qui se trouve à l'extrémité extérieure et dont la largeur est de 52 pieds, et d'environ 100 pieds à l'extrémité inférieure, où la largeur est de 22 pieds seulement. A marée basse, grandes mers, les steamers par lesquels sont expédiés les produits agricoles et qui arrêtent ici tous les jours durant la saison de navigation ne peuvent accoster le quai à cause du manque d'eau, et il faut alors se servir d'allèges pour débarquer et embarquer les passagers et les marchandises, ce qui est une source de grands inconvénients. Les grandes mers montent de 19 pieds, et les petites mers de 12 pieds.

Pendant l'exercice 1896-97, une somme de $1,034.82 a été employée à exécuter les travaux ci-après mentionnés.

En octobre 1896, un entrepôt avec salle d'attente de 40 x 22 pieds a été construit à l'entreprise au prix de $690. En outre, la cale à l'extrémité du quai a été couverte en partie de planches de pin de 3 pouces, et d'autres menues réparations ont été effectuées.

Durant le mois de juin 1897, le planchéiage du sommet a été renouvelé sur une longueur de 500 pieds, et un trottoir de 3 planches de largeur a été posé au milieu du quai sur une longueur de 200 pieds.

SAINT-VALENTIN.

Le village de Saint-Valentin se trouve dans le comté de Saint-Jean, sur le bord occidental de la rivière Richelieu, à 12 milles en amont ou au sud de la ville de Saint-Jean.

Comme il ny' avait pas de quai en cet endroit, le foin qui est exporté en grande quantité tous les ans dans les ports des Etats-Unis sur le lac Champlain devait nécessairement être embarqué à bord d'allèges, puis débarqué dans des gabares ancrées dans le chenal, ce qui entraînait de fortes dépenses. On peut dire la même chose des produits agricoles, qu'il fallait expédier à Saint-Jean.

A sa session de 1897, le parlement vota un crédit de $5,500 pour la construction d'un débarcadère au pied du chemin de l'Etat conduisant de la route postale à la traverse de l'Ile aux Noix, et pour l'exhaussement et la réparation du chemin en question de manière à ce qu'il ne fût plus endommagé par les eaux du printemps.

Les travaux ont été donnés à l'entreprise à MM. Messier et Naylor; le prix stipulé est de $5,388.54. Les ouvrages comprendront:

1.—Une levée en pierre et en terre de 135 pieds de longueur et 25 pieds de largeur, avec pentes sur les côtés de 1 à 1.

2.—Un abord à chevalets de 150 pieds de long et 20 pieds de large.

3.—Une pile en coffrage, construite avec du bois d'équarrissage et des billes, de 60 pieds de longueur le long de la façade donnant sur le chenal et de 30 pieds de largeur.

### BRISE-GLACES VIS-À-VIS TROIS-RIVIÈRES.

En 1887, afin de protéger contre les glaces les propriétés longeant le fleuve Saint-Laurent, à Trois-Rivières, l'on fit construire un brise-glaces sur la plage, à environ 1,600 pieds du quai de Dean. Ce brise-glaces, qui a coûté $1,490, a été d'une grande utilité.

Durant l'hiver de 1896-97, la charpente en coffrage au-dessus du niveau de l'eau basse a été reconstruite et exhaussée à 21 pieds au-dessus de ce niveau, afin d'empêcher les glaces de passer par-dessus l'ouvrage lorsque l'eau est très haute.

Le montant total qui a été dépensé sur le crédit spécial de $500 voté pour l'exercice 1896-97 se chiffre par $499.79.

## PROVINCE D'ONTARIO.

### CHENAL DE BURLINGTON.

Le chenal de Burlington traverse la grève de Burlington, qui relie les eaux du lac Ontario à celles de la baie de Burlington (port de Hamilton).

Le personnel employé à transporter les passagers et les voitures sur ce chenal à bord d'un chalan, antérieurement à la construction du nouveau pont tournant en fer, a été congédié à la fin de septembre 1896; les salaires, à partir du 1er juillet 1896 jusqu'à cette époque-là, se sont montés à $182.99. Depuis lors, le pont tournant a été en opération et les gages payés au gardien et à ses deux aides jusqu'au 30 juin 1897, se sont élevés à $1,117.93, tandis que les dépenses pour fournitures nécessaires au fonctionnement du pont, menues réparations, etc., ont été de $381.97. Les dépenses totales d'administration, en 1896-97, se sont donc chiffrées par $1,682.89.

Une somme additionnelle de $2,083.75 a été dépensée à construire des murs de soutènement, à réparer les piles et à construire des clôtures. Environ 23,500 pieds de bois, mesure de planche, 635 livres de clous, 41 verges cubes de pierres et 8 barils de ciment ont été employés dans ces travaux. Une somme de $375.54 a aussi été déboursée pour inspection, surintendance et dépenses imprévues relativement aux mêmes travaux.

Le pont tournant s'ouvre et se ferme par un pouvoir électrique, lequel est appliqué et contrôlé à l'aide d'un appareil qui a été livré et installé par la compagnie " Dominion Bridge Company ". Le pouvoir est fourni par la compagnie " Hamilton Electrical Radial Railway Company ".

Afin de prévenir les accidents et d'éviter les retards, il serait à propos d'établir la communication téléphonique entre l'usine de la compagnie en dernier lieu mentionné et la maison sur le pont, et de disposer " l'ancre " de façon à ce qu'elle pût être manœuvrée de la guérite du gardien.

COLLINGWOOD.

Collingwood est situé sur la rive sud de la baie Georgienne, dans le township de Nottawasaga, comté de Simcoe, à 84 milles de chemin de fer de Toronto. La population est d'environ 6,000 âmes.

A la seconde session du parlement tenue en 1896, une somme de $2,850 fut votée pour réparer les diverses constructions de cet endroit. Jusqu'au 30 juin 1897, les barrages n'ont pas eu besoin de réparations urgentes; par conséquent, il n'a été rien dépensé sur cette somme.

En juin 1896, permission fut accordée à la ville de Collingwood de faire enlever, à ses frais, des obstructions qu'il y avait dans le chenal et dans le port.

Environ 320 verges cubes de caillou furent enlevées durant les mois de juillet, août et septembre derniers. Ces travaux coûtèrent $1,100.

Des plans et devis pour le creusage du port et du chenal furent préparés en novembre 1895 et des soumissions furent demandées par le ministère. L'entreprise fut adjugée le 29 avril 1897 à MM. Boon et Armstrong, de Toronto, pour la somme de $144,960. Les travaux consistent dans l'enlèvement d'à peu près 360,000 verges cubes de matières, afin de former un chenal à eau profonde jusqu'aux quais.

Le 26 juin, les entrepreneurs firent transporter à Collingwood un dragueur puissant dans l'intention de commencer les travaux au début de l'exercice 1897-98.

GODERICH.

Goderich est situé dans le comté de Huron, sur la rive est du lac Huron, à l'embouchure de la rivière Maitland, à environ 68 milles de Sarnia et à 60 milles de London. Population, environ 5,000 âmes.

C'est le terminus d'un des embranchements (celui de Buffalo et Goderich) du chemin de fer du Grand-Tronc.

Le 9 octobre dernier, instruction fut donnée de dépenser une somme ne devant pas excéder $1,000 pour réparer la pile nord de cet endroit. L'on se mit tout de suite à l'œuvre, et les travaux furent achevés le 22 mars dernier. Environ 47,500 pieds (mesure de planche) de bois, 2,000 livres de boulons en fer et de clous, 10 cordes de lest de pierres ont été employés dans ces travaux de réparation, et le montant total déboursé pour matériaux et main-d'œuvre a été de $1,070.79.

Au commencement de juillet dernier, le brise-lames fut examiné d'un bout à l'autre et rapport fut fait recommandant qu'il fût reconstruit. Des plans et devis pour la reconstruction de l'ouvrage furent préparés et des soumissions furent demandées par la voie des journaux. L'entreprise fut adjugée à Luke Madigan, sa soumission étant de $50,999, et le contrat fut signé le 25 mars dernier. Dans les premiers jours de mai, l'entrepreneur commença la démolition du brise-lames. Comme les débris étaient jetés dans la rivière au lieu d'être déposés sur la grève entre la pile nord et le brise-lames, à l'extrémité ouest du port, le ministère fit cesser les travaux.

A la fin de l'exercice 1896-97, l'entrepreneur ne s'était pas encore procuré de matériaux ni d'outillage.

Montant dépensé durant l'année 1896-97 pour examens, inspections, etc., $370.19.

KINCARDINE.

La ville de Kincardine, comté de Bruce (circonscription électorale ouest), est située à l'embouchure de la rivière Southampton, qui se jette dans le lac Huron, à 31 milles au nord du lac Goderich et à 30 milles au sud de Southampton. C'est le terminus d'une des divisions (celle de Wellington, Grey et Bruce) du chemin de fer du Grand-Tronc. Population, 2,650 âmes.

Le port de cet endroit est un havre artificiel formé entre deux jetées parallèles construites en caissons de largeurs irrégulières enfoncés à une distance de 100 à 200 pieds les uns des autres dans le lac Huron, et s'étendant jusqu'à un endroit à environ

700 pieds à l'est de la rive, et entre des ouvrages en pilotis construits autour des bords d'un bassin intérieur d'à peu près 4 acres de superficie à partir des extrémités inférieures des jetées jusqu'au pont sur la rivière Penetangore, qui se trouve à environ 800 pieds à l'ouest de l'endroit de la rive du lac où sont établies les jetées. A l'étiage, la profondeur de l'eau dans le port varie entre 6 et 14 pieds.

Du 4 septembre au 12 octobre 1896, le dragueur de MM. Allen et Fleming, *Arnoldi*, fut employé en creuser le port en différents endroits jusqu'à une profondeur de 14 pieds; 9,525 verges cubes de matières, consistant surtout en sable, furent enlevées. En juin 1897, l'on continua à creuser le port jusqu'à la même profondeur de 14 pieds à eau basse, et 10,550 verges cubes de matières furent encore enlevées. Coût total du dragage fait en 1896-97. $3.412.51.

En sus de cela, une somme de $1,934.35 fut dépensée entre le mois de janvier et le mois de juin 1897 à faire des réparations à l'extrémité extérieure de la jetée sud. Les travaux ont été exécutés à la journée et les matériaux suivants ont été employés: 58 cordes de lest de pierres ; 5,600 pieds (mesure de planche) de cèdre ; 5,500 pieds (mesure de planche) de madriers de pin ; 2,210 pieds linéaires de pin de 12 x 12 ; 1,320 pieds linéaires d'orme de 10 x 8 pouces ; 12,500 pieds (mesure de planche) de pruche ; et 8 poteaux d'amarrage.

Le 22 mai 1897, un contrat fut passé avec MM. Bowman, Bowman et Porter, de Southampton, pour le renouvellement de la superstructure de la jetée nord sur une longueur de 367 pieds à l'extrémité extérieure et pour le renforcement de la même jetée au moyen de palplanches. Prix de l'entreprise, $11,000.

Les matériaux furent délivrés immédiatement après la signature du contrat et les travaux furent commencés le 21 juin 1897.

Dépenses totales faites en 1896-97 pour la réparation des jetées nord et sud, $2,265.42.

## KINGSVILLE.

Kingsville, comté d'Essex-Sud, est situé sur la rive nord du lac Erié, à 25 milles à peu près à l'est de l'embouchure de la rivière Détroit. C'est une station sur le chemin de fer de Détroit, Essex et lac Erié.

Le quai de cet endroit se trouve du côté est du havre artificiel de refuge formé à Kingsville. A l'étiage, il y a une profondeur de 10 à 12 pieds le long de sa façade extérieure. Le quai en question a 860 pieds de longueur ; sa largeur est 22 pieds sur les premiers 520 pieds à partir de la rive, de 28 pieds, sur les 240 pieds suivants et de 50 pieds à l'extrémité extérieure sur une longueur d'environ 100 pieds.

Durant l'exercice 1896-97, une somme de $173.55 a été employée à faire des réparations indispensables. L'ouvrage est très délabré et devrait être reconstruit.

## LACS SIMCOE ET COUCHICHING.

Le lac Simcoe se trouve entre les comté de Simcoe et d'Ontario. A son extrémité d'amont il se relie au lac Simcoe par le détroit d'Orillia, et à son extrémité d'aval il a trois débouchés qui forment la rivière Severn. Cette rivière conduit les eaux des deux lacs dans la baie Georgienne, lac Huron.

Dans ces dernières années, l'extrême eau haute de ces lacs au printemps a empêché la culture de vastes étendues de terre à riz ; d'un autre côté, le tarissement hâtif des cours d'eau en été a eu pour résultat l'abaissement du niveau de l'eau au point de gêner la navigation.

Dans le but de régulariser la décharge de ces lacs, les travaux suivants ont été commencés en avril 1896 : 1—Elargissement au-dessus du niveau de l'eau basse des deux rivières qui débouchent du lac Couchiching et qui coulent à travers d'étroites gorges, afin d'augmenter la décharge à eau haute. 2—Pose de pièces d'arrêt à travers les lits pour contrôler l'écoulement des eaux pendant la saison d'eau basse.

Les travaux ont été exécutés à la journée ; lorsque l'eau a commencé à monter, le lit a été mis à sec au moyen de barrages temporaires.

Avant l'expiration de l'exercice 1895-96, l'élargissement des "Petites Chutes", sur l'une des rivières, fut terminé et la moitié des travaux d'élargissement des "Grandes Chutes" sur l'autre rivière furent exécutés.

L'élargissement des "Grandes Chutes" fut complété le 22 janvier 1897, et des pièces d'arrêt furent posées.

Afin de faciliter l'écoulement des eaux à eau haute, des excavations furent aussi faites plus loin dans le bas de la rivière Severn, à la petite et à la grande chutes. Comme cette partie de la rivière se trouve dans le désert, il fallut établir des camps et l'on eut beaucoup de difficulté à y entrer et à en sortir.

A la fin du mois d'avril 1897, tous les travaux étaient achevés.

Le montant du crédit était de $5,500 et les dépenses se sont élevées à $4,540.55.

Les gens de la localité sont loin d'être d'accord au sujet des pièces d'arrêt qui ont été posées; les propriétaires fonciers veulent qu'elles soient enlevées, tandis que les propriétaires de scieries et les armateurs veulent qu'elles soient maintenues en place.

A une conférence des représentants des divers intérêts, il fut décidé que les pièces d'arrêt seraient enlevées tous les ans, le 15 décembre, et replacées lorsque l'eau aurait baissé jusqu'à l'ancienne ligne d'étiage.

## L'ORIGNAL.

L'Orignal est situé sur le bord sud de la rivière Ottawa, à 6½ milles en amont de Grenville et à 3 milles de Calumet, station sur le chemin de fer du Pacifique de l'autre côté de la rivière. C'est le chef-lieu des comtés de Russell et Prescott.

Le quai de cet endroit est le plus important qu'il y ait sur la rivière Ottawa entre la ville d'Ottawa et Grenville. C'est là que débarquent les nombreux touristes qui visitent tous les ans les sources Calédonia.

La construction a 1,353 pieds de longueur de tête en tête, y compris une pile extérieure de 120 x 30 pieds, et est formée de 30 caissons de différentes grandeurs, mais mesurant pour la plupart 10 x 22 pieds et reliés les uns aux autres ainsi qu'à l'abord et à la pile de tête par des arches planchéiées de 20 à 33 pieds.

La profondeur de l'eau, le long de la façade de la pile extérieure donnant sur la rivière, est de 8¼ pieds à l'étiage et de 24 pieds à l'eau la plus haute.

Comme ce quai était très délabré, des plans et devis furent préparés pour la reconstruction complète de l'abord et de la pile en question du côté de la rive. Le 9 juin 1897, les travaux furent donnés à l'entreprise à MM. J.-W. Munro et W^m^ Murray, entrepreneurs de Pembroke, pour la somme de $13,417.12. Les ouvrages à construire comprennent:

1° Une levée en pierre et en terre de 623 pieds de longueur et 25 pieds de largeur au sommet, avec pentes de 1 à 1 sur les côtés, la chaussée devant se trouver à une hauteur de 19¼ pieds au-dessus du niveau de l'eau très basse.

2° Un abord à chevalets de 700 pieds de long et 20 pieds de large; tout l'abord sera planchéié avec des madriers de pruche de 4 pouces cloués à des longrines, et pourvu de garde-fous, etc.

## PENETANGUISHENE.

Penetanguishene est situé du côté nord de la péninsule qui s'avance à l'est dans la baie Georgienne, entre la baie Nottawasaga et les eaux de la rivière Severn, et se trouve à 40 milles N.-N.-O. de Barrie.

Le 9 octobre 1896, ordre fut donné de réparer le pilotage et de redresser et renforcer le quai public de cet endroit, qui a 1,200 pieds de long, les travaux devant être exécutés à la journée. Ils furent commencés le 19 octobre, et à la date du 11 décembre 1896 le crédit de $600 voté par le parlement à sa seconde session de 1896 avait été tout dépensé, moins $2.72. Environ 3,985 pieds (mesure de planche) de madriers de pin et d'orme, 30 pilotis en cèdre et 1,175 livres

de fer ont été employés dans ces travaux de réparation, et sur la somme totale de $597.28 dépensée, $362.30 ont été payés pour la main-dœuvre.

Comme il y avait dans la construction plus de bois pourri qu'on ne l'avait cru tout d'abord, le crédit se trouva épuisé avant que le tablier eût pu être replanchéié. Cela devra se faire durant l'exercice 1897-98.

PORT-HOPE.

Port-Hope est situé dans le comté de Durham, sur la rive nord du lac Ontario, à 63 milles à l'est de Toronto. C'est une station sur la ligne principale du chemin de fer du Grand-Tronc. Population, environ 6,000 âmes.

Le 20 novembre 1896, ordre fut donné de faire réparer, à la journée, la jetée est de cet endroit, et une somme de $1,000 fut allouée à cette fin. Les travaux furent commencés le 1er décembre 1896 et terminés le 31 mars 1897.

Environ 22,500 pieds (mesure de planche) de bois et 780 livres de fer ont été employés dans ces travaux de réparation ; le montant dépensé pour la main-d'œuvre a été de $475.62, et pour les matériaux, de $524.32. Dépenses totales jusqu'à la fin de l'exercice 1896-97, $999.94.

PORT-STANLEY.

Port-Stanley est situé à environ 85 milles de l'entrée du canal Welland sur le lac Erié ; c'est le terminus, sur le lac, du chemin de fer London et Port-Stanley.

Le 20 octobre 1896, instruction fut donnée de faire réparer, à la journée, la jetée ouest (extrémité extérieure) de cet endroit, et une somme de $2,000 fut allouée à cette fin. Subséquemment, la dépense d'une somme additionnelle de $500 pour la reconstruction du phare sur cette même jetée fut autorisée. Les travaux furent commencés le 7 novembre 1896 et terminés le 17 mai 1897. Les matériaux suivants ont été employés : 53,579 pieds (mesure de planche) de madriers de pin ; 652 pieds de chêne ; 6,000 pieds (mesure de planche) de madriers de 3 pouces ; 3,175 livres de boulons et clous de fer, et 27 cordes de pierres. Main-d'œuvre et surintendance, $843.70.

Le caisson extérieur de la jetée ouest était en très mauvais état avant qu'on le réparât et la fondation du phare était pourrie. Le caisson avait tassé au sud et à l'ouest et avait cédé à l'extrémité extérieure ; le coin sud-ouest avait enfoncé de plus de 2 pieds sous l'eau. Le caisson en question a été porté à une hauteur de 8 pieds au-dessus de la ligne d'étiage. La jetée a été réparée sur une longueur totale de 94 pieds.

Dépenses faites durant l'exercice expiré le 30 juin 1897 :—

| | |
|---|---|
| Réparations à la jetée ouest | $1,982 79 |
| Fondation du phare | 497 31 |
| Total | $2,480 10 |

RIVIÈRE DE LA PLUIE.

La rivière de La Pluie, qui a environ 100 milles de longueur, coule entre la province d'Ontario et l'Etat du Minnesota. Cette rivière se trouve dans la partie nord-ouest d'Ontario, savoir, dans le district d'Algoma, et la navigation en est entravée par des rapides, les principaux obstacles étant les rapides de Manitou et du Long Sault.

Durant l'exercice 1896-97, $5,332.56 sur les $15,000 votés par le parlement à sa seconde session de 1896, pour l'amélioration de la rivière de La Pluie, ont été employés à faciliter la navigation au delà des rapides du Long Sault.

Ces rapides se trouvent à environ 40 milles en amont de l'embouchure de la rivière de La Pluie et à 120 milles à l'est de Portage-du-Rat.

Des batardeaux furent construits à partir des deux rives au pied de la Grande Chute et des roches furent enlevées au moyen de poudre du lit de la rivière dans les rapides.

Par suite de retards survenus dans le transport des outils requis et dans la construction et l'équipement des chalans, etc., nécessaires pour enlever les roches, les batardeaux et les travaux d'excavation, commencés à la fin de l'année 1896, ne purent être terminés avant le printemps de 1897. Il fallut extraire 1,500 verges cubes de granit pour construire les batardeaux. Il fallut aussi faire une levée hydrographique des rapides avant que l'emplacement des batardeaux eût pu être déterminé.

L'enlèvement des roches dans le lit des rapides se fit très lentement à cause de la difficulté que l'on eut à les faire sauter, et aussi à cause de la hauteur considérable de l'eau et du temps très froid qu'il fit pendant presque tout l'hiver.

Lorsque la moitié des travaux d'excavation dans le roc eurent été achevés, le printemps arriva et les eaux commencèrent à monter, de sorte qu'il fallut suspendre les opérations.

## PORT DE TORONTO.

### *Jetée occidentale.*

La superstructure à l'extrémité sud de la jetée occidentale a été terminée et une bonne partie du tablier a été planchéiée.

Les tempêtes de l'hiver de 1896-97 ont causé un tassement à l'extrémité sud de cette jetée sur une longueur d'environ 200 pieds. Je ne crois pas devoir recommander qu'on répare la construction maintenant, si c'est l'intention du ministère de la prolonger l'année prochaine, alors que les réparations voulues pourront être effectuées.

Comme l'extrémité nord de la jetée avait tassé au-dessous du niveau du lac, il a fallu démolir et reconstruire environ 120 pieds de la superstructure et placer des clayonnages de fascines et de grosses pierres autour de l'extrémité et de la façade donnant sur le chenal afin d'empêcher l'ouvrage d'être encore affouillé.

### *Jetée orientale.*

Comme les extrémités nord et sud de cette jetée avaient aussi tassé, ils ont été en partie démolis et reconstruits, et à l'extrémité sud des clayonnages de fascines et de grosses pierres ont été placés.

Il est à regretter que, par suite de l'instabilité de la fondation, l'extrémité nord de cette jetée ait encore beaucoup tassé, durant l'hiver dernier, du côté donnant sur le chenal. L'on est actuellement à redresser et à protéger cette partie de la construction, et des clayonnages seront enfoncés en 1897-98 pour la protéger davantage.

Une levée hydrographique de toute l'île a été faite au commencement de l'hiver dernier (1896) et des sondages ont été pris avec soin à des intervalles de 50 pieds dans la baie à travers la glace, sur des lignes parallèles tirées à une distance de 500 pieds les unes des autres. La débâcle s'étant produite avant que tous les sondages eussent pu être pris, les travaux seront continués dans le cours de l'hiver prochain (1897-98). Un plan de l'île a été fait sur une échelle de 200 pieds au pouce.

## PROVINCE DU MANITOBA.

### QUAIS SUR LE LAC WINNIPEG.

A sa seconde session de 1896, le parlement vota un crédit de $8,500 pour la construction de quais sur le lac Winnipeg; mais aucune dépense n'a été faite de ce chef durant l'exercice expiré le 30 juin 1897.

Un plan a été soumis pour la construction à Gimli, sur la rive ouest du lac Winnipeg, d'un quai public de 600 pieds de longueur, qui baignerait dans 8 pieds d'eau à eau basse moyenne. Le quai en question serait formé d'un caisson solide de 20 pieds de largeur et de 400 pieds de longueur et d'un abord en pierre du côté du rivage de 200 pieds de long; le plancher se trouverait à 4 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse moyenne.

En construisant un quai en cet endroit l'on procurerait aux habitants des municipalités de Gimli, Woodlands et Rockwood, les facilités voulues pour faire le commerce de bois et la pêche.

## PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

### RIVIÈRE COLOMBIE.

La rivière Colombie prend sa source dans plusieurs petits lacs qui se trouvent entre les montagnes Rocheuses et les monts Selkirk, un peu au sud du 50[e] parallèle de latitude nord. Le plus haut de ces lacs est séparé de la rivière Kootenay—laquelle a sa source au centre des montages Rocheuses, à quelques milles au nord du 51[e] parallèle—par un banc de sable et de gravier d'un mille et demi de largeur et d'une altitude de 2,700 pieds au-dessus du niveau de la mer.

La rivière Kootenay, à cet endroit, est, durant la hauteur ordinaire de l'eau, à environ neuf pieds au-dessus du niveau du lac Colombie supérieur. Tandis que la rivière Kootenay coule dans une direction sud-est vers la frontière, la rivière Colombie prend une direction tout opposée vers la ligne du chemin de fer du Pacifique, à Golden, à environ 130 milles au nord-ouest du canal Flat.

Cette partie est connue sous le nom de " Rivière Colombie en amont de Golden " et est navigable actuellement pour des bateaux d'un faible tirant d'eau, lorsque la rivière est libre de glaces.

A partir de Golden la rivière Colombie suit le côté sud de la ligne du chemin de fer jusqu'à Donald, où elle traverse au côté nord et continue ainsi jusqu'à Beaver. On croit que les bateaux à vapeur peuvent se rendre de Golden à Donald, mais non jusqu'à Beaver. La rivière à ce dernier endroit s'éloigne de la ligne du chemin de fer et continue son cours jusqu'à la Grande-Courbe, où elle revient vers le sud jusqu'à Revelstoke, et là elle est encore traversée par le chemin de fer du Pacifique. La distance de Beaver à la Grande-Courbe (en faisant le tour) est d'environ cent soixante-quatorze milles et quart.

A environ trente milles en amont de Revelstoke, la rivière se jette dans le lac Upper Arrow, franchissant une barre de sable mouvant en forme d'éventail. A partir de ce lac, qui a une longueur d'environ quarante-trois milles, la rivière se rend jusqu'au lac Lower Arrow, distance de 18 milles, d'où elle continue de se diriger vers le sud sur un parcours de quarante-huit milles, plus ou moins. La rivière entre les lacs prend le nom de "Narrows." La plus grande largeur de ces deux lacs n'excède pas quatre milles. Du lac Lower Arrow aux rapides de Kootenay,

distance de 21 milles, la rivière est large et profonde, et le courant est fort, bien qu'il n'y ait pas de courbes à angles aigus. Cette partie est connue sous le nom de "Rivière Colombie en aval de Revelstoke."

Après avoir passé les rapides et l'embouchure de la rivière Kootenay, sur le côté gauche, la Colombie continue son cours, qui est rapide, large, à courbes saillantes, et divisé à deux ou trois endroits par des îles rocailleuses, jusqu'à la frontière internationale, en aval du Fort-Sheppard, à une distance de trente-deux milles de la tête des rapides. Sa direction générale est vers le sud. Cette partie de la rivière est connue sous le nom de "Rivière Colombie en aval de Kootenay."

La vallée de la rivière, du côté sud, depuis la Grande-Courbe, est resserrée entre deux chaînes de montagnes, les montagnes de Selkirk à gauche et les montagnes de Gold Range à droite. A l'approche des lacs les montagnes s'abaissent d'une façon remarquable.

Les bords et le lit de la rivière sont généralement composés de sable et de gravier. On y trouve du bois en grande quantité et quelques rochers.

### AMÉLIORATIONS EN AMONT DE GOLDEN.

Le 1er octobre 1896, le dragueur *Muskrat*, qui se trouvait dans le lac Adela à 5 milles de distance du lac Colombie Supérieur, fut descendu sur la rivière jusqu'au gué, à 90 milles en amont de Golden, où il fut placé à l'abri des glaces. L'équipage fut ensuite occupé à couper des fascines et à faire des préparatifs pour construire des batardeaux, au printemps, dans le but d'augmenter la profondeur de l'eau sur une base de gravier située en aval du gué. En outre, les hommes enlevèrent plusieurs troncs d'arbres et souches qui obstruaient le chenal. Le temps étant devenu froid, les travaux furent suspendus et les hommes congédiés le 31 octobre 1896.

Les travaux furent repris le 24 avril 1897.

Du 1er au 18 mai, l'équipage de *Muskrat* fut occupé à équiper le dragueur, à calfater le chalan et à réparer les barrages en aval du lac Windermere. A partir de cette dernière date jusqu'au 30 juin 1897, le dragueur fut employé à creuser le chenal jusqu'à une profondeur de 3 pieds à eau basse—1° sur une distance de 1,000 pieds à l'extrémité d'aval du détroit entre le lac Windermere et le lac Adela; 2° sur une distance d'environ 880 pieds au pied du lac Adela.

L'équipage du *Muskrat* se compose d'un capitaine et d'un mécanicien, d'un aide-mécanicien, d'un chauffeur, de trois manœuvres et d'un cuisinier.

Les dépenses pendant la partie de l'exercice 1896-97 susmentionnée ont été comme suit:—

| | |
|---|---|
| Gages | $ 1,325 66 |
| Provisions | 431 11 |
| Munitions | 67 35 |
| Equipement | 956 03 |
| Dépenses imprévues | 214 93 |
| Total | $ 2,991 08 |

### AMÉLIORATION DU RAVIN EN AMONT DE REVELSTOKE.

Les travaux pour l'amélioration du ravin de la rivière Colombie, en amont de Revelstoke, furent commencés au mois de mars 1897, époque où l'eau atteignit son niveau le plus bas. Ces travaux, qui consistèrent à faire sauter des roches et à enlever d'autres obstructions dans le ravin, furent poursuivis jusqu'au 15 de mai, alors que les hommes furent forcés de suspendre les opérations à cause de la crue des eaux.

Dépenses faites durant l'exercice 1896-97:—

| | |
|---|---|
| Gages | $ 836 62 |
| Matériaux | 313 90 |
| Total | $ 1,150 52 |

RIVIÈRE DUNCAN.

La rivière Duncan prend sa source dans une prairie ou dépression située à peu près au centre de la chaîne des montagnes de Selkirk, à quelques milles au sud du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Dans cette dépression prennent aussi leurs sources: (1) la rivière du Castor, qui coule dans la direction du nord et débouche dans la rivière Colombie à l'endroit où le chemin de fer s'éloigne de celle-ci pour monter le versant oriental des montagnes; (2) la fourche nord de la rivière Spillamacheen, qui coule dans la direction du sud-est et se jette dans la Colombie à 40 milles à peu près de Golden, station sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, au point de jonction de la rivière du Cheval Ruant et de la Colombie.

Après avoir suivi un cours tortueux sur une distance de 56 à 60 milles à travers une étroite vallée alluviale de ¾ de mille à un mille de largeur, la Duncan s'élargit et forme le lac Kootenay d'en haut qui a 10½ milles de longueur et de ¾ de mille à un mille de largeur. A deux milles de l'extrémité d'aval de ce lac, la Lardo—un affluent rapide et innavigable venant du nord-ouest—débouche dans la Duncan à angle aigu, et à 7 milles plus loin, les eaux réunies des deux rivières entrent dans le lac Kootenay à environ 21 milles de Kaslo, ville située sur la rive ouest. En aval du confluent des deux cours d'eau la rivière a été appelée la Lardo, bien que la Duncan, qui est bien plus grande que son affluent, soit à proprement parler la rivière principale. Pour éviter la confusion, la rivière sera désignée ci-après sous le nom de Duncan, la Lardo étant traitée comme le tributaire.

Le lac Kootenay, dont l'altitude est de 1,730 pieds, a environ 72 milles de longueur et 1¾ mille de largeur en moyenne. C'est à l'heure qu'il est la seule route par laquelle le commerce de la vaste vallée centrale des montagnes Selkirk, au nord de la frontière, puisse se faire. Il y a sur le lac deux endroits où l'on peut atteindre les grandes lignes de chemins de fer. Le premier de ces endroits est Nelson, situé sur le bras ouest du lac à 36 milles de Kaslo; il y a là correspondance: (1) avec le chemin de fer de Nelson et de Fort-Sheppard et le chemin de fer de Spokane dans l'Etat de Washington; et (2), partie par chemin de fer et partie par bateau, avec le chemin chemin de fer Canadien du Pacifique, à Revelstoke.

L'autre endroit est Bonner's-Ferry, petite ville qui se trouve dans l'Etat de l'Idaho, sur les bords de la rivière Kootenay, à environ 50 milles au sud-est, par la rivière, de la frontière; il y a à cet endroit correspondance avec le chemin de fer *Great-Northern.*

Trois lignes de vapeurs font le service tous les jours sur le lac entre les endroits situés au nord de la frontière, et les steamers se rendent à Bonner's-Ferry deux fois par semaine en été et une fois par semaine en hiver.

A Kaslo, un petit chemin de fer (chemin de fer de Kaslo et Slocan) d'une largeur de voie de 3 pieds, qui appartient, dit-on, à la Compagnie du *Great-Northern*, a été construit pour desservir la région du Slocum,—située à l'ouest du lac Kootenay,—en concurrence avec le chemin de fer de Nakusp et Slocan, qui est exploité dans la même région par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et dont la largeur de voie est de 4 pieds 8½ pouces. Nakusp se trouvant sur la rive est du lac Avon (en haut), la correspondance se fait à cet endroit par eau avec le chemin de fer Canadien du Pacifique. Si les propriétaires de ces lignes rivales pouvaient en arriver à une entente, la région de la rivière Duncan se trouverait en communication plus directe avec les marchés canadiens.

Il y a deux fonderies dans cette région. L'une de ces fonderies, qui a été établie par des capitalistes américains, se trouve à Pilot Bay, sur la rive est du lac, vis-à-vis son bras ouest, et l'autre, qui a été érigée par la compagnie "Hall Mines Company", corporation anglaise, et qui est située à Nelson.

L'on prétend que la région de la Duncan est aussi riche en minéraux que n'importe quelle autre partie du district, mais que par suite des conditions difficiles dans lesquelles se fait le trafic, les prix de transport sont très élevés, ce qui retarde le développement du pays. Pour remédier à la chose, l'on se propose de rendre la rivière Duncan, à partir du lac Kootenay, aussi navigable que possible.

A l'embouchure de la rivière Duncan, dans la rivière Kootenay, il y a de vastes bancs de sable à travers lesquels la rivière se déverse dans le lac par plusieurs chenaux, le chenal principal se trouvant près d'une falaise rocheuse sur la rive ouest. Le 7 septembre 1897, il n'y avait pas plus de 2 pieds d'eau dans le chenal le plus profond. A l'entrée de la rivière, les terrains bas longeant les rives sont formés d'alluvions et sont couverts de saules et d'aunes, qui plus loin font place à des bois plus gros et marchands. La vitesse du courant varie entre 2 et 6 milles à l'heure et coupe les rives rapidement sur la courbe convexe de la rivière. A divers intervalles jusqu'à l'embouchure de la crique Cooper, des pentes vives et courtes se rencontrent, la différence de niveau variant entre 10 pouces et 2 pieds. Les plus sérieuses de ces pentes qui seront toujours, à moins qu'on ne les améliore, un obstacle à la navigation, se trouvent en aval de l'embouchure de la crique de Cooper.

La différence de niveau entre le lac et l'embouchure de la Lardo, distance de 7½ milles, est de 28 pieds approximativement.

La ville de Duncan, où il y a 3 maisons sans habitants permanents, est située à environ 1½ mille de l'embouchure du lac Kootenay d'En-Haut, sur sa rive ouest.

Entre l'embouchure de la Lardo et le lac d'En-Haut, il y a deux endroits où le chenal est entrecoupé d'îles, de roches et de bancs de gravier.

La différence de niveau entre le faîte de la pente et les eaux relativement calmes se trouvant au-dessous est de pas moins de 2 pieds à ces deux endroits. La profondeur de l'eau, dans les parties les moins profondes, n'excède pas 24 pouces.

L'élévation approximative du lac d'En-Haut, au-dessus du lac Kootenay, n'est pas de plus de 36 pieds à ce que l'on prétend. Admettons que la distance entre les lacs soit de 9 milles ; la pente moyenne de l'eau serait donc de 4 pieds par mille. La pente, cependant, n'est pas uniforme, la rivière étant formée d'une série de rapides peu profonds, dont quelques-uns sont courts et vifs et qui sont séparés par des étangs relativement profonds, où l'eau coule avec une vitesse modérée.

Ce sont ces rapides (ils se rencontrent aux embouchures des tributaires où le chenal est divisé) qui sont les plus grands obstacles à la navigation.

Sur tout le parcours de cette partie de la rivière, qui peut être appelée la Duncan d'En-Bas, l'affouillement est constant partout où le courant frappe la rive. Il s'en suit que des arbres tombent sans cesse dans la rivière ou restent suspendus sur ses bords. On rencontre aussi dans tous les biefs où le courant est peu rapide un grand nombre de troncs d'arbres entièrement ou en partie submergés, et aux extrémités d'amont des îles et des bancs il y a des accumulations de bois flottant.

La ville de Duncan est située sur une plage de gravier (l'endroit le plus élevé se trouvant à 195 pieds au-dessus du niveau du lac) qui paraît avoir été formée par les détritus déposés à l'embouchure d'un ancien chenal de la rivière Lardo, coulant maintenant dans la direction du sud-est à environ 1½ mille à l'ouest. Cet ancien chenal, suppose-t-on, se déchargeait dans le lac d'En-Haut par une étroite gorge rocheuse---maintenant une passe—dans une partie basse des montagnes.

Par des observations barométriques faites avec soin il a été constaté que le niveau de l'eau de la Lardo, à 1½ mille à l'ouest de la ville de Duncan, était d'environ 60 pieds au-dessus du lac. Admettons que la pente à partir du lac jusqu'au confluent de la Duncan et de la Lardo soit de 6 pieds ; cette dernière rivière aurait donc une pente de 63½ pieds sur un parcours de 3½ milles. Cela règle définitivement la question de la navigabilité de la Lardo.

A l'extrémité d'amont du lac Kootaney d'En-Haut, qui a environ 8 milles de long, la rivière Duncan d'En-Haut entre dans le lac. L'embouchure ici est semblable dans sa configuration à celle de la rivière d'en bas. L'on y rencontre les mêmes vastes bancs de sable à travers lesquels la rivière entre dans le lac par 3 chenaux, le chenal principal, cependant, se trouvant dans ce cas-ci sur la rive orientale au lieu d'être sur le bord occidental le long d'une falaise rocheuse.

En continuant à remonter la rivière sur la rive orientale l'on atteint, à 8 milles de l'embouchure, la crique de Deux-Milles.

Ici la rivière passe avec un courant peu rapide d'un côté à l'autre de la vallée,—qui a de ¾ de mille à 1 mille de large,—longeant çà et là le pied des montagnes. La

largeur varie entre 200 et 400 pieds. Aux endroits où la largeur atteint ce dernier chiffre, il y a peu d'eau, et de nombreux bancs de sable obstruent jusqu'à un certain point le chenal. On rencontre ici comme ailleurs des troncs d'arbres, du bois flottant et des arbres suspendus sur les rives.

Depuis la crique des Deux-Milles jusqu'à la crique de l'Ours, la largeur est en général moindre, le courant est plus fort et il y a un grand nombre de troncs d'arbres obstruant le chenal. A environ 2 milles en amont de la crique il y a un amasd'arbres déracinés s'étandant sur une largèur de plus de 150 pieds. En amont de cet endroit, la rivière est relativement libre sur une distance d'à peu près un mille, puis se rencontre un rapide formé par une grande quantité de troncs d'arbres et de bois flottant. Il faut franchir un autre rapide du même genre avant de pouvoir atteindre la crique de l'Ours, qui se trouve à 12 milles de l'embouchure et qui est le terminus de la navigation sur la rivière.

Je dois dire ici que ceux qui ont exploré le pays et navigué sur la rivière sont d'opinion qu'en amont de la crique de l'Ours le transport des marchandises ne peut se faire que par terre.

Voici une récapitulation des distances :

| | |
|---|---|
| Du lac Kootenay à l'embouchure de la rivière Lardo. .. | 7 milles |
| De la rivière Lardo à la ville de Duncan.................. | 3 " |
| De la ville de Dawson au lac Kootenay d'En Haut....... | 8½ " |
| Du Lac Kootenay d'En-Haut à la crique de l'Ours...... | 12 " |
| Total................. ....... ...... . | 30½ milles |

Les terrains alluviaux situés sur chacun des bords de la rivière jusqu'au pied des montagnes pourraient sans doute être cultivés avec profit s'ils étaient défrichés et protégés contre les inondations. Les arbres sont assez gros et comprennent des cèdres, des sapins, des épinettes, des arbres à coton et des aunes.

La rivière, qui est alimentée principalement par les glaciers et les neiges, est fortement chargée de sédiments lors de la crue des eaux.

Les eaux de la Duncan d'En-Haut, se clarifient dans le lac d'En-Haut. Les sédiments plus fins de la Duncan d'En-Bas sont déposés à son embouchure, formant le banc dont je viens de parler.

Le bassin d'alimentation de la Duncan a une sperficie restreinte, et par suite de l'escarpement de la rive et de la dénudation relative des versants des montagnes, la glace et la neige qu'il y a dans ses étroites limites disparaissent rapidement lorsque le temps est chaud. A cela peuvent être attribuées la courte durée et l'intermittence de la saison des eaux hautes dans les années où la crue n'est pas anormale et où le temps ne varie pas. Mais lorsque la crue des eaux est très forte, comme la chose est arrivée en 1894, il n'y a qu'une légère différence de niveau entre le lac d'en bas et le lac d'en haut, toute la vallée intermédiaire se trouvant submergée au plus fort de l'inondation.

Les pluies ininterrompues ne paraissent pas avoir d'effet sur la rivière, car ce qui est pluie dans la vallée est neige durant la même saison sur les montagnes. L'eau dans le lac d'en bas baissa d'au moins 12 pouces entre le 7 et le 19 septembre 1895, malgré qu'il eût plu presque continuellement depuis le 2 du même mois.

Les obstacles à la navigation sur cette rivière sont : 1 les troncs d'arbres, le bois flottant et les arbres suspendus sur les rives, qui se rencontrent sur presque tout son parcours, sauf sur le lac Kootenay d'En-Haut; 2. les bancs aux embouchures de la rivière dans le lac d'en haut et le lac d'en bas; 3. les divisions du chenal; 4. les roches dans le chenal entre les lacs.

L'on pourrait, à peu de frais, rendre la rivière sûre et navigable, à eau haute, pour les vapeurs d'un tonnage ordinaire et pourvus de puissantes roues en arrière, jusqu'à la crique de l'Ours, soit une distance d'à peu près 30 milles. Mais si l'on tentait de creuser les bancs à l'embouchure pour rendre la navigation possible à eau basse, cela entraînerait une dépense que ne justifierait pas le degré actuel de développement du pays.

Les travaux de déblaiement de la rivière Duncan, à partir du lac Kootenay jusqu'au lac Kootenay d'En Haut, furent commencés le 6 de mars et poursuivis jusqu'à la fin d'avril, alors qu'il fallut suspendre les opérations à cause de la crue des eaux.

Voici un état détaillé des dépenses faites de ce chef en 1896-97 :

| | |
|---|---|
| Gages | $ 1,676 00 |
| Matériaux | 178 41 |
| Louage de bateaux | 45 00 |
| Passages | 20 00 |
| Total | $ 1,919 41 |

RIVIÈRE FRASER.

La rivière Fraser est la plus grande et la plus importante de toutes les rivières de cette province. Elle traverse, ou plutôt pénètre à travers un pays dont les productions sont très variées, mais dont les ressources sont peu développées, soit au point de vue de l'industrie minière, soit au point de vue des produits du sol et de la forêt. Cette rivière est parfaitement connue depuis une cinquantaine d'années ; aussi n'est-il pas nécessaire d'en faire une longue description dans ce rapport, sauf en ce qui concerne les travaux, entrepris ou projetés, pour l'amélioration du chenal, de façon à empêcher les bords de s'affouiller et à prévenir les inondations, en même temps que pour faire un chenal permanent pour les navires depuis la cité de New-Westminster jusqu'en eau profonde dans le golfe de Géorgie.

Le caractère topographique de la Fraser, sur tout son parcours, ressemble sous plusieurs rapports à celui de la rivière Colombie, située au sud. Comme elle, la rivière Fraser prend sa source dans plusieurs petits lacs à l'ouest de la base des Montagnes Rocheuses. Ces deux rivières coulent l'une près de l'autre sur une courte distance, puis la Fraser se recourbe vers l'ouest pour reprendre la direction du sud. Sa source, qui est à une altitude d'environ 3,000 pieds au-dessus du niveau de la mer, est près de la Tête-Jaune, un peu au sud du 53e parallèle de lattitude nord, entre le 118e et 119e méridien de longitude ouest ; à une petite distance de la rivière Canot elle rejoint la rivière Colombie, à la Grande Courbe. Le point le plus au nord de la rivière Fraser est à environ 16 milles au nord du 54e parallèle à peu près sur le 122e méridien, d'où elle coule vers l'ouest sur une distance d'à peu près 10 milles. Là, quittant les eaux de partage de la rivière de la Paix, qui coule à droite sur une distance de cinq milles vers le nord, elle suit une direction générale vers le sud-est, jusqu'à un endroit appelé Hope, situé sur sa rive gauche, environ à 15 milles plus bas que Yale, le point le plus haut de la navigation en bateau à vapeur, à environ 25 milles au nord du 49e parallèle, ligne de la frontière internationale. A partir de cet endroit, la rivière Fraser change graduellement de direction et coule en général vers l'ouest, à travers les terres arables de la vallée qui porte son nom, jusqu'au golfe de Géorgie, dans lequel elle se décharge, à huit milles au nord de la frontière et à 6 milles à l'ouest du 123e méridien. Si l'on tient compte de ses détours dans la vallée, on peut dire que la longueur de la Fraser, à partir de sa source jusqu'au golfe, est d'au moins 900 milles.

Sur toute cette distance la rivière passe entre et à travers plusieurs chaînes de hautes montagnes dont les côtés et les sommets sont couverts de glaciers et de longs champs de neige. Sur les points les plus élevés de ces montagnes la neige a déjà atteint une profondeur de cinquante pieds.

Sur les flancs de ces montagnes sont plusieurs vallées arrosées par les tributaires de la Fraser, ces tributaires comprenant plusieurs grandes rivières, qui pour la plupart prennent leurs sources dans les lacs des montagnes, où s'accumulent les eaux provenant de la fonte des glaciers et des champs de neige environnants.

En partant des biefs supérieurs et en descendant, les principaux tributaires de la rivière Fraser, sur sa rive droite, peuvent être brièvement décrits de la manière suivante :

(1.) North Fork (Fourche du Nord) dont les deux branches sont situées sur le flanc ouest des Montagnes Rocheuses, se jette dans la Fraser au point où celle-ci tourne vers l'ouest à la base de la montagne.

(2.) Salmon River (la rivière au Saumon) qui coule du nord-ouest dans une direction parallèle, quoiqu'opposée à la rivière de la Paix, rejoint la Fraser dans sa courbe vers le sud-ouest.

(3.) La rivière Nechaco, dont les branches nombreuses s'étendent en forme d'éventail au nord du 56e parallèle, se mêlant presque aux eaux du haut de la Skeena, ainsi qu'à l'ouest et au sud, pénétrant jusque dans le cœur de la chaîne des montagnes sur la côte, et qui se jette dans la rivière Fraser près de Fort-George.

(4.) Blackwater River (la rivière aux Eaux Noires) descend aussi de l'ouest, mais rejoint la Fraser avant la rivière Nechaco. Son embouchure est à 50 milles au sud de celle-ci.

(5.) La rivière Chilcotin, venant de la même direction que les deux précédentes, prend sa source dans un grand lac du même nom situé à la base de la chaîne des montagnes sur la côte.

(6.) La rivière Harrison, qui prend sa source dans une chaîne de grands lacs, coule vers le sud-ouest et se jette dans la Fraser à 45 milles environ en aval de Yale.

(7.) La rivière Pitt, qui prend sa source dans un lac situé à quelques milles au nord du chemin de fer et formé par les cours d'eau de la montagne, et après s'être dirigée vers le sud-ouest, rejoint la rivière Fraser à huit milles environ en amont de New-Westminster.

(8.) La rivière Coquitlam, prend aussi sa source dans un lac du même nom qui alimente l'aqueduc de New-Westminster. Cette rivière coule vers le sud et rejoint la Fraser à deux milles en aval de l'embouchure de la rivière Pitt.

Les principaux tributaires de la rive gauche sont :

(1.) La rivière Willow (du Saule), qui prend sa source au cœur de la célèbre région minière de Caribou, coule vers le nord et se jette dans la Fraser vis-à-vis l'embouchure de la rivière au Saumon déjà mentionnée.

(2.) La rivière Quesnelle, qui coule de la région de Caribou, mais dans la direction ouest, et se jette dans la Fraser à Quesnelle Mouth, à 80 milles à peu près au sud de Fort-George.

(3.) La rivière Thompson débouche dans la Fraser à la ville de Lytton. C'est une grande rivière grossie par plusieurs cours d'eau égouttant une région considérable et s'étendant vers l'est jusqu'au sommet des montagnes d'or ; au sud jusqu'au lac de partage de la Fraser dont elle est séparée par une langue de terre étroite, au milieu de laquelle coule la rivière au Canot pour rejoindre, à la Grande Courbe, la rivière Colombie, à 50 milles au sud. La Thompson est navigable depuis Savona's-Ferry, à l'extrémité ouest du lac Kamloops, à environ 70 milles en amont de Lytton, jusqu'à la ville de Kamloops vis-à-vis le confluent de la Thompson-Nord, qui est navigable à peu près sur une distance de 100 milles au nord. De là elle continue son cours vers l'est dans le lac Shuswap et le Bras du Saumon, qui se trouvent à la base des montagnes d'or. A l'époque de l'eau haute la navigation peut se poursuivre au sud du chemin de fer à travers le lac Mara en remontant la rivière Spillamacheen jusqu'à Enderby, distance de 23 milles.

Le chemin de fer du Pacifique suit les eaux de la Thompson depuis le lac de partage, dans la passe de l'Aigle, jusqu'au confluent de la Thompson et de la Fraser.

Il n'y a qu'un seul endroit où le chemin de fer s'éloigne de la rivière, et cela afin d'éviter le long détour qu'il ferait en suivant les bords du Bras du Saumon et du lac Kamloops. Le chemin traverse une langue de terre séparant les rives du Bras du Saumon et du lac Kamloops et située à une altitude de 600 pieds au-dessus du niveau du lac.

En aval de Lytton jusqu'à l'eau salée, bien que plusieurs autres cours d'eau se déchargent sur la côte gauche de la rivière, aucun d'eux n'est assez important pour mériter une mention spéciale.

Quand on considère la rivière en amont de Lytton ainsi que son immense bassin d'alimentation et ses tributaires innombrables, il est presque impossible de comprendre comment un tel volume d'eau peut passer à travers l'étroit ravin de Yale.

Ainsi le bassin de la rivière Fraser et de ses tributaires s'étend vers le nord du 49e parallèle jusqu'au 56e parallèle nord, du sommet à l'ouest, jusqu'au faîte des Montagnes Rocheuses et des montagnes d'or à l'est, embrassant un espace d'au moins de 70,000 milles carrés, égal à environ un tiers de la terre ferme de la Colombie-Britannique.

Entre la Passe de la Tête-Jaune et l'embouchure de la rivière au Saumon, la Fraser coule dans une région où le bois abonde. Ses bords se composent soit de rochers dans les parties étroites du chenal, ou de matières friables, telles que sable, gravier ou argile dans les parties larges. On dit que la navigation est possible pour les bateaux à vapeur d'un faible tonnage en amont des Grands Rapides. En aval de la rivière au Saumon la rivière a une largeur de mille pieds ou plus et présente l'apparence d'un lac. Les rives sont basses et abondent en arbres à coton. En aval de Fort-George la rivière se rétrécie encore et son courant devient de plus en plus rapide; elle traverse une région couverte d'un peu de bois, mais éloignée de ses bords. On y rencontre des plateaux de terres arables, sur lesquelles l'eau de la rivière peut être amenée, et à certains intervalles l'inévitable "ravin".

Dans la région des plateaux de terre les bords de la rivière sont escarpés et se composent toujours de matières friables facilement rongées par le courant rapide. Cet aspect du terrain se continue le long du ravin du Cotonnier, dont il sera parlé ci-après, de Quesnelle, de Soda Creek et de l'embouchure de la Thompson, jusqu'à l'endroit où l'aridité fait place au bois, qui reparaît sur les bords de la rivière. Le bois apparaît graduellement en aval de Lytton. Entre Fort-George et Soda Creek la rivière est navigable.

La population blanche, en aval de Yale, est quelque peu dispersée; elle s'occupe d'agriculture et d'industrie minière.

Bien que le ravin de la Fraser, passant à travers la chaîne des montagnes des Cascades, finisse à Yale, la vallée ne s'élargit d'une manière appréciable qu'à une certaine distance en aval de Hope. De ce dernier endroit jusqu'à son embouchure,—la partie peuplée de la province—les bords de la rivière sont bas, formés d'alluvion. La rivière se subdivise en petits chenaux, à travers lesquels saillissent çà et là des pointes de roches ou petits caps.

Ses rives où croissent généralement les cotonniers, sont fertiles, mais, à peu d'exception près, sujettes à être inondées chaque année, suivant la plus ou moins grande quantité de neige accumulée, pendant l'hiver précédent, et suivant que la température devenue très chaude de bonne heure se continue plus ou moins longtemps. A New-Westminster la rivière est divisée, par l'île Lulu, en deux chenaux permanents appelés respectivement Bras du Nord et Chenal principal des navires. Cette partie de la vallée est connue sous le nom de Delta de la Fraser. C'est une région très fertile, mais sujette à être inondée par la marée.

Quatre ponts seulement traversent jusqu'à présent le chenal principal de la rivière Fraser. Le premier, qui conduit à Lilloet et qui a 340 pieds d'arche, est construit en bois et en fer. Le second, situé en aval de Lytton, est un pont d'acier à contrepoids (cantilever) sur lequel passe le chemin de fer; son arche centrale a une longueur de 300 pieds. Le chemin de fer du Pacifique traverse sur ce pont, de la rive gauche à la rive droite, qu'il suit jusque tout près de Westminster. Le troisième, le pont suspendu d'Alexandria, a une arche longue de 256 pieds; c'est la continuation du vieux chemin de voitures de Caribou. Il traverse la rivière Fraser à deux milles en amont de Spuzzum. Le quatrième pont du chemin de fer du Pacifique à la Mission, se compose d'une arche longue de 100 pieds, de huit autres arches longues de 150 pieds chacune et d'une poutre tournante de 239 pieds de tête en tête. En outre il y a des abords sur chevalets d'une longueur de 1,400 pieds.

L'époque de l'étiage sur la rivière Fraser arrive peu de temps après le départ des glaces. La rivière monte ensuite graduellement en proportion des pluies du commencemect du printemps. Mais ce n'est pas avant le commencement du mois de mai, alors que l'ardeur du soleil fait fondre la neigè sur les montagnes, que les

habitants en aval de Hope observent anxieusement la rivière. La première crue des eaux a lieu ordinairement dans le mois de mai, lorsque l'eau, provenant de la fonte des neiges sur les montagnes et dans les profondeurs, se précipite vers sa sortie naturelle. Elle est généralement suivie d'une autre, plus forte, vers le mois de juin ou le commencement de juillet, quand descendent du haut de la rivière Fraser les eaux provenant de la fonte de la neige et des glaciers de cette région. C'est alors l'époque la plus critique ; mais, fait étrange, en 1895-96, contrairement aux années précédentes, la crue des eaux, qui fut plus forte que jamais et qui eut des effets si désastreux dans la vallée du bas de la Fraser, fut produite par la rivière Thompson. Heureusement les eaux de la première inondation s'étaient retirées lorsque arriva la grande masse des eaux des Montagnes Rocheuses. Il est impossible de dire combien auraient été considérables la destruction des terres et les changements probables dans le lit de la rivière si toutes ces eaux étaient descendues simultanément.

Avant que la construction du chemin de fer fût commencée, la crue des eaux durant l'année 1876 fut considérée comme la plus haute survenue jusque là et acceptée comme point maximum. En 1882, cependant, la rivière monta à un niveau plus élevé et ce niveau fut de même accepté comme l'extrême hauteur. Mais l'on fut rudement désillusionné en 1895-96. Dans un sens cette inondation a eu un bon effet, malgré qu'elle ait été un grand malheur. En effet, eût-on construit une digue et mis à exécution les différents projets, en prenant pour base le niveau de l'inondation de 1882, il y aurait eu destruction complète des propriétés depuis Hope jusqu'au golfe de Géorgie, et les pertes auraient été incalculables. La conséquence de ceci, c'est qu'à l'avenir dans la construction des ouvrages de protection contre les inondations, ces ouvrages seront faits de telle sorte qu'ils pourront offrir la même protection quand même la crue des eaux serait encore plus grande. Il n'est pas probable, mais il est possible qu'il arrive, par suite de certaines circonstances, que toutes les eaux provenant de la fonte des neiges et des glaciers, tout le long de la rivière Fraser, descendent en même temps. L'on devrait se mettre en garde contre cela.

L'érosion des bords et du lit du chenal de la rivière est constante, bien que moindre durant l'étiage. A mesure que la rivière se grossit le courant augmente en force et ronge de plus en plus la rive et le fond, de sorte que la quantité des matières charriées par la rivière et ses tributaires devient énorme. Aussi les eaux sont tellement chargées de sédiments qu'elles peuvent être comparées à une soupe aux pois épaisse, plutôt qu'à toute autre chose. On peut facilement s'imaginer combien a été grande cette année l'accumulation de ces différents sédiments à l'embouchure de la rivière, à la rencontre du courant qui descend et de la marée qui monte, enfin à tous les endroits où la rapidité du courant est retardée.

Les opérations minières hydrauliques qui se font actuellement, et qui ne peuvent qu'augmenter, le long de la rivière Fraser et de ses embranchements, contribuent aussi à former ces dépôts ou sédiments. Les personnes intéressées dans les mines n'exploiteraient-elles qu'une partie seulement de leurs concessions, il serait nécessaire de surveiller les opérations et d'insister sur la construction de réservoirs aux endroits voulus dans le but de recevoir les matières de toute sorte et les empêcher de se répandre, lors de l'inondation, sur des terrains de valeur ou de former des barres dans le chenal, au détriment de la navigation. C'est ce qui est arrivé en Californie, et ceux qui connaissent les deux pays prétendent que les propriétés où l'on fait ces opérations hydrauliques rémunératives sont en plus grand nombre sur les bords de la Fraser qu'en Californie.

En aval du ravin de Yale les barres et le lit de la rivière se composent de gros gravier et de sable. Le gravier devient de plus en plus fin et finalement disparaît en aval du débarcadère de Miller. De cet endroit jusqu'à l'extrême limite des bancs de sable dans le golfe de Géorgie, les barres et les côtés du chenal se composent de couches de vase à grains très fins ; cette vase une fois sèche reluit comme des perles ou du métal. Cette apparence est probablement due au mica ou talc en feuille.

L'énorme quantité de pièces de bois de toute sorte entraînées par le courant augmente sensiblement l'effet destructif de ces inondations. On y voit des arbres, du bois de toutes les sortes, de toutes les dimensions, depuis le cotonnier, le cèdre ou sapin, long de 150 à 200 pieds, avec racines de 15 à 20 pieds de diamètre, et branches

intactes, jusqu'aux troncs d'arbres ordinaires. Ces débris flottants se réunissent quelquefois en immenses radeaux, et il est facile d'imaginer quelle force destructive possède une telle masse entraînée par un courant très rapide, et quels dommages sont causés à la rive, aux digues, aux ouvrages de protection, aux constructions en clayonnages, aux quais et aux jetées des ponts.

Le courant de la rivière est affecté par la marée qui remonte jusqu'à Chilliwack, à environ 48 milles en amont de New-Westminster ou 60 milles de l'embouchure de la rivière. Les observations de la marée, durant le jour, au débarcadère de Miller, ont démontré une variation de 12 à 30 pouces pendant l'hiver.

A New-Westminster les grandes mers montent ordinairement de cinq pieds, mais durant la saison de l'inondation l'eau baisse rarement de plus d'un pied à dix-huit pouces. Le courant, durant la marée montante, n'est pas apparent à la surface, excepté quand les eaux sont basses.

Au quai de roches, en dedans de l'embouchure de la rivière, on a constaté par des observations que la différence entre la plus haute et la plus basse marée est de onze pieds. A l'échelle de marée automatique placée dans le chenal, aux Iles de Sable, à deux milles du rivage, le plus haut point atteint dans une marée a été de 14 pieds. C'était le 11 janvier 1894, dans le plein de la lune; bien que la différence de niveau entre les grandes mers et les petites soit reconnue être de 14·7 pieds.

Pendant la crue des eaux, dans le but de s'assurer du degré d'inclinaison de la surface de la rivière durant tout le temps de la marée entre New-Westminster et l'échelle de marée placée sur les bancs de sable, à une distance de 18¾ milles, et entre les points intermédiaires, des observations géodésiques ont été faites dans le même temps, le 21 juin 1896, toutes les échelles étant rapportées à une seule donnée. Le tableau suivant donne le résultat des observations ainsi faites:

| Entre. | Distance, milles. | Différence, niveau M. H. pieds. | Inclinaison par mille. | Différence, niveau M. B. | Inclinaison par mille. |
|---|---|---|---|---|---|
| New-West et Ewen's Cannery ... .... | 5·8 | 2·08 | 0·39 | 3·70 | 0·65 |
| Ewen's do Laidlaw's do ........ | 4·0 | 1·58 | 0·395 | 2·67 | 0·6675 |
| Laidlaw's do Quai de pierre.......... | 5·0 | 0.92 | 0·185 | 3·37 | 0·674 |
| Quai de pierre et échelle de marée . ... | 3·9 | 0.75 | 0·192 | 3·71 | 0·95 |
| Totals.... ........ ...... | 18·7 | 5·33 | .. . .... | 13·45 | .......... |

L'on peut voir par ce tableau que la plus grande inclinaison entre New-Westminster et le golfe, par conséquent l'endroit où le courant est le plus rapide, est entre les derniers points mentionnés sur le tableau précité, et c'est dans le voisinage du quai, en haut et en bas du courant, que les bords de la rivière ont été le plus affouillés.

Le présent rapport, qui est peut-être un peu long, a été fait dans le but de donner une notion claire et nette des éléments qui entrent pour une large part dans la solution de tous les problèmes se rapportant aux moyens à prendre pour régulariser les chenaux de cette rivière afin d'empêcher l'affouillement des bords et d'améliorer la navigation.

Il y en a qui veulent que l'on détourne les sources de quelques-uns des tributaires et qu'on les réunisse aux sources des autres rivières dont elles sont très rapprochées, afin d'écarter la masse d'eau qui se jette dans la rivière principale à l'époque des inondations. C'est là une chose qui ne pourrait se faire que par une exploration et des niveaux corrects. On doit ajouter qu'une telle proposition, si toutefois elle était possible, ne peut s'appliquer qu'aux cours d'eau en amont de Lytton, et non aux cours d'eau de la rivière Thompson.

Les travaux faits durant l'exercice 1896-97 sur la rivière Fraser ont consisté: (*a*) à prendre des sondages, à lever le plan de la rivière à partir de New-Westminster

jusqu'aux bancs de sable et à inspecter les marégraphes; (*b*) à faire la levée hydrographique de la rivière à partir de New-Westminster jusqu'à Agassiz dans le but d'empêcher l'affouillement des rives; (*c*) à enlever des troncs d'arbres du chenal et à faire le service ordinaire des bouées à l'embouchure de la rivière pour le ministère de la marine et des pêcheries, service pour lequel le ministère des travaux publics reçoit la somme de $1.065.

(*a*) Les sondages pris pendant l'automne de 1896 ont couvert deux sections de la rivière Fraser,—l'une de ces sections s'étendant depuis la bouée-cloche indiquant le bord extérieur des bancs de sable, dans le district de Géorgie, jusqu'à la Pointe Garry,—5½ milles—et de là en remontant la rivière sur un parcours de 4 milles, soit une distance totale de 9½ milles, et l'autre comprenant la barre d'Annieville et les environs, à une courte distance en aval de New-Westminster. A l'embouchure les sondages font voir : 1° Que le minimum de profondeur dans le chenal en dehors de la pointe Garry est de 21 pieds à eau basse, grandes mers, soit une augmentation de profondeur depuis que l'on a commencé à améliorer le chenal de 13 pieds, et que l'extrémité extérieure des ouvrages de protection, s'étendant en dehors de la pointe Garry, est graduellement minée par suite de l'affouillement par le courant des rives en arrière des ouvrages; 2° que la barre vis-à-vis la pointe Garry s'est avancée vers le nord, rétrécissant le chenal le long de l'île Lulu, mais qu'en même temps le chenal sur la barre s'est quelque peu approfondi ; 3° que l'affouillement en amont des ouvrages de protection à la pointe Garry a augmenté; 4° que le littoral de l'île Westham continue à être affouillé; 5° que l'extrémité d'amont du chenal longeant l'île Lulu a beaucoup diminué de profondeur au point de rendre très difficile l'accès des établissements de conserves situés à cet endroit. Il a été constaté que la profondeur de l'eau sur la barre d'Annieville avait beaucoup diminué lors de la crue d'été de 1896. Ce dépôt de sable formant la barre est intermittent. Avant 1894 la diminution de profondeur fut graduelle, et après l'inondation extraordinaire de cette année-là le sable cessa complètement de s'accumuler. Depuis 1895, le dépôt s'est graduellement reformé, mais non pas exactement au même endroit, et la profondeur est redevenue ce qu'elle était un an ou deux antérieurement. Il est possible que l'année prochaine une augmentation de profondeur se produise de nouveau.

(*b*) La levée hydrographique entre New-Westminster et Agassiz fut commencée le 1er mars 1897; les études ont été faites à partir de New-Wesminster jusqu'à l'embouchure de la rivière Sumas.

Voici le système de triangulation que l'on adopta: des stations trigonométriques principales furent établies vis-à-vis les unes des autres le long des deux bords de la rivière, à des intervalles d'à peu près la largeur de la rivière, de manière à assurer la formation de triangles réguliers; des stations subsidiaires furent aussi établies sur des îles et des barres.

Les principales stations trigonométriques consistaient en poteaux de cèdre de 5 pieds de longueur et d'environ 8 pouces carrés, plantés solidement à une profondeur d'à peu près 3 pieds dans la terre. Les stations furent numérotées, les nombres pairs étaient placés sur la rive droite et les nombre impairs sur la rive gauche. Au sommet de chaque poteau un trou d'un pouce de diamètre fut percé à une profondeur d'u pouce. Dans ce trou un pavillon (fixé à un mât rouge et blanc) fut planté et mis à plomb par les hommes des stations pour observer les angles.

La vitesse du courant fut déterminée en différents endroits à l'aide d'un appareil électrique. Des expériences furent aussi faites pour constater la quantité de sédiments charriés par l'eau lors des crues.

Des marégraphes automatiques furent établis à Port-Haney et à Sumas, et lors des crues d'eaux des observations et des rapports furent faits au sujet de la montée et de l'abaissement de la rivière à Harrison, Lytton et Quesnelle, sur la Fraser (en haut).

Une table des marées a été préparée, indiquant l'heure et la hauteur de l'eau haute et de l'eau basse à la Point-Garry et à New-Westminster, et des extraits de cette table sont publiés tous les jours dans les journaux locaux pour l'information des pilotes et des pêcheurs. Les dépenses totales faites durant l'exercice 1896-97 relativement

aux observations des marées et aux levées hydrographiques dont je viens de parler se chiffrent par $12,028.75.

(c) Le "Samson" a été employé, comme d'habitude à enlever des troncs d'arbres de la rivière et à baliser le chenal. L'on s'est aussi servi de ce bateau pour installer et inspecter les marégraphes.

Au commencement de l'année, des réparations considérables furent faites au "Samson." L'arbre de la roue d'arrière fut remplacé par un arbre en acier de 6 pouces de diamètre, qui coûta $331.50. La coque et les machines furent aussi réparées, ce qui entraîna une dépense additionnelle de $1,896. Total, $2,227.50. Le "Samson" fut employé pendant presque tout le temps à enlever des troncs d'arbres du chenal de la rivière Fraser entre Sumas et l'embouchure, distance de 60 milles. L'on s'en servit aussi pour faire des sondages et lever le plan du chenal entre New-Westminster et l'embouchure de la rivière.

Le tableau suivant indique en détail le nombre d'heures que le "Samson a" été employé, ainsi que le temps consacré aux réparations, etc., etc., entre le 13 septembre 1896 et le 30 juin 1897, période qui couvre 245 jours ouvrables, équivalant à 2,470 heures ouvrables, non compris les dimanches :—

| | Heures. |
|---|---|
| Bateau employé à enlever des troncs d'arbres | 478 |
| " " pour le service des bouées | 355 |
| " réparé et peinturé | 77½ |
| " employé pour faire des sondages et des levés de plans. | 417½ |
| " pour enfoncer des pilotis | 70 |
| " pour déblayer le quai, etc | 13 |
| Arbre de la roue renouvelé | 20 |
| Estacade du quartier d'hiver réparée | 23 |
| Bateau employé pour installer et inspecter les marégraphes, etc | 280 |
| Temps consacré à construire deux passerelles, une pour le "Samson" et l'autre pour l'observatoire | 93 |
| Bateau arrêté par les tempêtes, la brume, la pluie et la neige. | 179½ |
| Temps consacré à prolonger le quai | 139 |
| Temps de congé | 40 |
| Temps consacré à expédier des fournitures, à nettoyer et à remplir la chaudière, etc | 278 |
| Total | 2,473 |

| | | |
|---|---|---|
| Sous vapeur pendant | 1,745½ | heures. |
| Charbon consommé | 318,050 | livres. |
| Bois " | 220½ | cordes. |
| Nombre de milles parcourus (en voyageant) | 2,287 | |
| " " (en travaillant) | 220½ | |

Voici un état détaillé des dépenses faites en 1896-97 relativement au "Samson" :—

| | |
|---|---|
| Payé pour gages | $5,560 81 |
| " charbon | 737 50 |
| " bois | 295 25 |
| " eau | 30 00 |
| " provisions | 1,025 90 |
| " munitions | 190 39 |
| " équipement | 183 71 |
| " touage | 47 00 |
| " dépenses imprévues | 48 23 |
| Total | $8,118 79 |

RIVIÈRE SKEENA.

La rivière Skeena se trouve dans la section nord-ouest de la région occidentale de la Colombie-Britannique. Elle prend sa source dans les lacs et les glaciers situés entre les 55e et 56e parallèles de latitude nord et entre les 126e et 128e degrés de longitude ouest. Elle coule généralement dans une direction sud-ouest et se jette dans les eaux de l'océan Pacifique par les passages de Skeena-Nord, Télégraphe et Malaca, le détroit de Chatham, etc., à un point un peu au nord du 54e parallèle de latitude nord et à quelques milles à l'ouest du 130e degré de longitude ouest et à environ 650 milles, par le passage intérieur au nord-ouest de Victoria. Le principal port sur la Skeena est Port-Essington, qui se trouve sur la rive méridionale de l'estuaire au confluent des rivières Skeena et Oxtail, à 13 milles à l'est des passages d'entrée. Cette rivière est navigable pour les steamers d'un faible tirant d'eau, lorsque l'eau n'est pas trop haute, à partir du mois de mai jusqu'à la fin du mois de septembre, jusqu'à Hazelton, poste de la Compagnie de la Baie-d'Hudson établi sur la rive méridionale à une distance d'environ 173 milles de l'embouchure de la rivière. Ce poste est le point de distribution pour le pays de mines et de pâturages s'étendant au nord et à l'ouest vers les Montagnes-Rocheuses et le pays de la rivière de la Paix et à quelque distance au sud.

La rivière Skeena doit son importance dans la Colombie-Britannique surtout à ses riches pêcheries. Il y a en opération sur cette rivière 8 établissements de conserves de saumon, dont les propriétaires emploient environ 300 bateaux. Les droits annuels de permis sont de $10 par bateau, et l'on tire de cette source seulement un revenu de $3,000 par année. En 1895, la production totale des conserves a été de 67,797 caisses, ce qui, à $5 la caisse, moyenne du cours du marché en Angleterre, représente une somme de $338,785.

Les travaux exécutés pendant l'exercice clos le 30 juin 1897 ont été restreints à l'amélioration des fonds de pêche du saumon dans les eaux de marée de l'estuaire qui s'étend à l'intérieur, à environ 20 milles de l'embouchure de la rivière. Des troncs d'arbres et du bois flottant ont été enlevés sur les bancs et dans les chenaux du lit de la rivière.

Une somme de $1,347.50 a été dépensée de ce chef comme suit :

| | |
|---|---|
| Gages | $666 25 |
| Louage d'un remorqueur | 498 00 |
| Matériaux | 185 78 |
| Total | $1,347 53 |

Il y a, dans les biefs supérieurs de la rivière, deux ou trois endroits qui sont devenus dangereux pour la navigation. L'on devrait s'occuper de remédier à cela.

La rivière Skeena paraît à l'heure qu'il est être la voie naturelle par laquelle les passagers et les marchandises peuvent être le plus commodément transportés dans le riche district minier de la partie nord et nord-est de la province et dans la région de la rivière de la Paix ; pour cette raison l'on est justifiable de faire des dépenses dans le but d'en rendre la navigation sûre.

STATION DE QUARANTAINE DE WILLIAM'S-HEAD.

La station de quarantaine de la Colombie-Britannique à William's-Head est située à 8 milles à peu près au sud-est de la ville de Victoria et couvre une superficie d'environ 60 acres.

Au printemps de 1892, un quai sur pilotis en eau profonde fut construit près de cette station de quarantaine ; le métal Muntz requis pour couvrir les pilotis afin de les empêcher d'être détruits par les vers marins fut fourni par le gouvernement.

Ce quai est situé dans la baie de Parry, qui s'ouvre dans la direction de Victoria, du côté ouest de William's-Head. Il a 480 pieds de longueur sur 40 pieds de largeur, et a, du côté sud, un abord de 320 pieds conduisant à l'hôpital et aux abris pour les passagers de première classe, et un autre, du côté nord, conduisant au bâtiment à désinfection et aux abris pour les Chinois et les Japonais.

# Travaux Publics.

Durant l'exercice expiré le 30 juin 1897, un grand nombre de pilotis non protégés qui avaient été rongés par les tarets ont été enlevés et remplacés par d'autres. D'autres réparations ont aussi été faites au quai. Dépenses totales, $3,422.02.

Une somme additionnelle de $136.90 a été employée à améliorer le système de l'aqueduc afin de purifier l'eau, etc.

## DRAGAGE.

Durant l'exercice expiré le 30 juin 1897, du dragage a été fait aux endroits suivants, principalement avec les dragueurs de l'Etat, mais aussi dans certains cas avec des dragues louées. Les dragueurs appartenant au ministère des travaux publics sont loin d'être en nombre suffisant pour permettre de faire d'une manière satisfaisante les travaux considérables de creusage que le gouvernement fédéral est obligé d'entreprendre tous les ans à cause de l'augmentation dans le tonnage et le tirant d'eau des navires en général et par suite de la nécessité qui s'impose d'approfondir les havres sur les côtes maritimes, d'améliorer les voies de navigation, d'ouvrir de nouvelles routes sur les eaux intérieures, etc.

### PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

Havre de Fourchu—Côte sud-est, Ile du Cap-Breton.
Rivière de Larry—Côte sud-est, Nouvelle-Ecosse.
Havre de Liverpool do do
Havre de Port-Mouton do do
Havre de Wallace—Détroit de Northumberland.
Port de Yarmouth—Côte sud-ouest, Nouvelle-Ecosse.

### PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Quai de Connolly, port de Charlottetown.
Crapaud, Victoria—Détroit de Northumberland.
Egout de l'édifice fédéral, cale de la rue George—Charlottetown.
Cales de la traverse, rue Prince do
Cale de McMillan do
Embarcadère du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—Charlottetown.
Quai et cale de Poole—Charlottetown.
Webster-Corner, rivière de l'Est ou d'Hillsborough—Charlottetown.

### PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Frédéricton—Rivière Saint-Jean.
Rivière Jemseg—Affluent de la rivière Saint-Jean.
Moulins de Purves—Port de Saint-Jean.
Havre de Richibouctou (embouchure de la rivière), détroit de Northumberland.
Ile de la Cuiller—Rivière Saint-Jean.
Traverse—Rivière Ristigouche.
Bassins du port d'hiver—Havre de Saint-Jean.

### PROVINCE DE QUÉBEC.

#### CHENAL DES NAVIRES ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC (fleuve Saint-Laurent).

Belœil—Rivière Richelieu, rive ouest.
Berthier (en haut)—Chenal de Berthier, rive nord du fleuve Saint-Laurent.
Boucherville—Rive sud du fleuve Saint-Laurent.
Calumet—Rivière Ottawa, rive nord.
Châteauguay—Rivière Châteauguay, affluent du fleuve Saint-Laurent, rive sud.
Grenville—Rivière Ottawa, rive nord.
Laprairie—Rive sud du fleuve Saint-Laurent.
Bassin Louise—Port de Québec, côté nord, estuaire du Saint-Laurent.
Papineauville—Rivière Ottawa, rive nord.
Pointe-aux-Trembles (en haut)—Fleuve Saint-Laurent, rive nord.
Rivière Saint-François—Affluent du fleuve Saint-Laurent, rive nord.
Anse de Sillery—Estuaire du Saint-Laurent, côté nord du port de Québec.
Saint-Jean des Chaillons—Fleuve Saint-Laurent, rive sud.
Saint-Valentin—Rivière Richelieu, rive ouest.

PROVINCE D'ONTARIO.

Belle Rivière—Lac Saint-Clair, rive sud.
Belleville—Baie de Quinté, embouchure de la rivière Moira.
Bowmanville (port Darlington)—Lac Ontario.
Cobourg—Lac Ontario.
Baie-des-Français (havre de Pickering)—Lac Ontario.
Hamilton—Lac Ontario.
Hawkesbury—Rivière Ottawa, rive sud.
Rivière Kaministiquia—Embouchure de la rivière, baie du Tonnerre, lac Supérieur.
Meaford—Baie Georgienne, rive sud, lac Huron.
Midland—Baie Georgienne, lac Huron.
Newcastle—Lac Ontario.
Owen-Sound—Baie Georgienne, lac Huron.
Pénétanguishene—Baie Georgienne, lac Huron.
Pointe-Edouard—Rivière Saint-Clair.
Port-Arthur—Baie du Tonnerre, lac Supérieur.
Port-Hope—Lac Ontario.
Port-Stanley—Lac Erié, rive nord.
Prescott—Haut du Saint-Laurent, rive nord.
Rivière Thames—Embouchure de la rivière dans le lac Saint-Clair.
Sandwich—Rivière Détroit, rive sud.
Rivière de la Nation du Sud—Tributaire de l'Ottawa, rive sud.
Whitby—Lac Ontario.

PROVINCE DU MANITOBA.

Rivière Rouge—Embouchure du lac Winnipeg.

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Havre de Nanaïmo—Ile de Vancouver.
Port de Vancouver, anse de Burrard—District de New-Westminster.
Victoria (havre intérieur)—Ile de Vancouver.

## PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

### DRAGAGE DANS LE HAVRE DE FOURCHU.

Le havre ou l'anse de Fourchu, dans la baie de Fourchu, se trouve au nord de Fourchu-Head et ne peut abriter que les petits bateaux. La population de la localité est d'environ 200 habitants, vivant surtout de pêche ; on y compte 2 magasins, une scierie, des homarderies, un bureau de messagerie, etc.

La baie de Fourchu n'offre pas d'abri et l'abord en est dangereux. A l'ouest se trouvent plusieurs rochers et hauts-fonds, et à l'entrée de l'anse de Fourchu il y a une barre qui est presqu'à sec à marée basse.

En 1895-96, l'on se servit du dragueur " Geo. McKenzie " pour commencer à ouvrir un passage à travers la barre et à creuser dans le havre un chenal de 8 pieds de profondeur à marée basse, grandes mers. Les grandes mers montent de 5 pieds, et les petites mers de 4 pieds.

Durant l'exercice 1896-97, l'on a continué à creuser la barre vers l'embouchure jusqu'à une profondeur de 8 pieds à marée basse, grandes mers. A la date du 30 juin 1897, le passage droit ouvert était de 80 pieds de largeur et 1,100 pieds de longueur, et de 50 pieds de largeur sur 550 pieds de longueur. Il restait alors une section de 550 pieds à porter à une largueur de 30 pieds et une autre section de 600 pieds à porter à la pleine largeur de 80 pieds pour compléter jusqu'à l'océan Atlantique le chenal projeté de 8 pieds de profondeur. De plus, il restait un bassin de 1,200 x 24 pieds à former à l'intérieur de l'endroit où les travaux furent commencés en 1895-96. Comme cet endroit se trouve exposé aux vents du sud et de l'est, il fallut opérer en dedans de l'anse et le dragage ne se fit qu'à marée haute, vu que les maries-salopes ne pouvaient franchir la barre à eau basse.

En outre, le temps fut orageux et brumeux, de sorte que les travaux n'avancèrent que très lentement. L'on dragua du 22 août au 24 octobre 1896; 3,600 verges cubes de vase et de pierre furent enlevées et déposées à une distance de ⅝ de mille. A la date en dernier lieu mentionné, ordre fut donné de conduire le dragueur dans son quartier d'hiver.

DRAGAGE À LA RIVIÈRE DE LARRY.

Rivière de Larry est un établissement situé dans le comté de Guysboro', à l'extrémité ouest de la baie de Tor et à 13 milles du havre Molasses.

La population est d'environ 400 habitants, vivant principalement de pêche. Le ministère a déjà fait draguer ici dans le but d'augmenter la profondeur du chenal de la rivière et d'ouvrir un nouveau chenal pour atteindre le quai. Pendant l'exercice 1896-97, le dragueur *George McKenzie* a opéré ici dans des conditions défavorables ; il eut à supporter de grands vents et une mer agitée qui occasionnèrent des retards par suite des avaries à la drague et au remorqueur. Le dragage fut fait à une profondeur de 8 pieds à marée basse, et les 6,135 verges cubes de vase, sable, pierre et gravier enlevées furent déposées à une distance de 1 à 1½ mille. Le chenal et les abords du quai furent redressés et creusés. Ces travaux seront continués pendant l'exercice 1897-98. Les grandes marées s'élèvent à 8 pieds et les basses à 5.

DRAGAGE À LIVERPOOL.

La ville de Liverpool, à la tête de la baie de Liverpool, au sud-est de la Nouvelle-Ecosse, est le chef-lieu du comté de Queen, et elle a une population de 2,500 âmes environ ; avec le village de Milton, situé deux milles plus haut sur la rivière Liverpool, où il y a d'importantes scieries, la population compte à 3,700 habitants. Cette localité fait un commerce considérable avec Halifax, les Etats-Unis et les Indes Occidentales.

Le port de Liverpool ne gèle jamais. Les grandes marées s'élèvent à 6 pieds et les basses à 5 pieds.

Le dragage exécuté dans ce port par le département s'est fait jusqu'à près de l'entrée de la rivière Mersey, vis-à-vis la ville: la hauteur de la barre au-dessus de laquelle il n'y avait que 5 pieds d'eau a été réduite.

Pendant l'exercice 1896-97, le dragueur *Canada* a travaillé ici depuis le 10 septembre jusqu'au 7 décembre 1896, jour où il prit ses quartiers d'hiver. Le dragueur reprit son travail le 4 mars 1897 et le termina le 24 du même mois; ordre lui fut alors donné d'aller travailler à Port-Mouton.

Le travail fait à Liverpool consiste en une tranchée de 175 pieds de largeur sur environ 11 pieds de profondeur en travers de la barre pour établir une profondeur de 13 pieds à marée basse, et en améliorations dans le chenal du port et les abords du quai.

Il a été enlevé 20,790 verges cubes de vase, bran de scie et de sable qui ont été déposés à une distance de 3¼ milles.

DRAGAGE À PORT-MOUTON.

Port-Mouton, comté de Queen, est un petit village de moins de 400 habitants; il se trouve à 10 milles à l'ouest de Liverpool, sur la baie du même nom. Il y a dans ce village deux magasins, une fabrique de conserves de homard, un hôtel, une scierie et un bureau de l'*American Express Company*.

Les habitants des environs s'occupent principalement de pêche. Le dragueur *Canada* fut envoyé par le département pour redresser et approfondir le chenal à l'entrée du port et aux abords des quais. Il commença son travail le 24 juin 1896 et continua jusqu'à la fin de l'exercice 1896-97. Pendant ces quelques jours, il a enlevé 1,350 verges cubiques de sable fin du chenal, lui donnant une profondeur de 9 pieds à marée basse. Les matières enlevées ont été déposées à un mille de distance.

Les grandes marées s'élèvent à 7½ pieds et les basses à 5¾.

### DRAGAGE À WALLACE.

Wallace, comté de Cumberland, est un port de mer situé sur le détroit de Northumberland, avec 16 pieds d'eau sur la barre à eau basse; c'est le plus beau havre de la côte, après Pictou. L'entrée du port a environ deux encâblures de largeur; mais le chenal, sur une distance de trois milles dans la baie, est sinueux. En face du village, le havre a une largeur de plus d'un mille, mais le chenal entre les battures n'a que 60 à 70 verges avec 5 ou 6 brasses d'eau à marée basse. Les grandes marées s'élèvent à 8 pieds et les basses à 5 pieds.

Il y a à Wallace 12 magasins, scieries, moulins à farine, tanneries et manufactures. Dans les environs, on trouve d'importantes carrières de pierre de taille, de pierre à chaux et de gypse. La population est d'environ 400 âmes.

L'amélioration du chenal, des abords des quais, etc., a été entrepris par le dragueur *Geo. MacKenzie* en 1895-96, et pendant le présent exercice, du 1er juillet au 11 août 1896; 10,260 verges cubes de vase, etc., furent enlevées pour creuser les battures depuis le quai jusqu'au chenal, ce qui donne à l'extrémité extérieure du quai un bassin de 7 pieds de profondeur à marée basse. Les matières enlevées, toutes de la vase, ont été déposées à 2 milles de distance.

### DRAGAGE À YARMOUTH.

Yarmouth, comté de Yarmouth, est une ville d'une étendue considérable, ayant plus de deux milles de longueur. Sa population dépasse 6,000 âmes, et il se fait un grand commerce en produits des pêcheries et en articles manufacturés. C'est le terminus du chemin de fer *Dominion Atlantic* et de la ligne des vapeurs faisant le service de Boston et appartenant à la *Yarmouth Steamship Company*, etc.

Le chenal conduisant aux quais est étroit et sinueux, mais il est bien indiqué par des bouées. Le mouillage, derrière l'île Bunker, est sûr et à l'abri des vents. Le gouvernement fédéral s'est préoccupé du dragage depuis 1875 et dans les années qui suivirent 1885 jusqu'à 1889 ainsi qu'en 1893-94.

Pendant l'exercice 1896-97, le dragueur *St. Lawrence* arriva à Yarmouth le 28 octobre 1896, et commença le creusage sans retard, élargissant et redressant le chenal. Les travaux furent arrêtés le 31 décembre, et le dragueur prit ses quartiers d'hiver dans le port.

Au printemps 1897, il reprit ses opérations le 22 avril et les continua sans interruption jusqu'à la fin de l'exercice. Le creusage est fait à une profondeur de 17 pieds à marée basse, et les améliorations exécutées ont donné beaucoup de satisfaction aux gens de mer et aux armateurs de la localité. En 1896-97 il a été enlevé 42,700 verges cubes de glaise, pierre, gravier, sable, vase, etc., qui ont été déposées à 4 milles de distance.

Les grandes marées s'élèvent à 16 pieds et les basses à 13 pieds.

## ILE DU PRINCE-EDOUARD.

### DRAGAGE AU QUAI CONNOLLY, CHARLOTTETOWN.

Entre le 24 août et le 2 septembre, le dragueur *Prince Edward* fit du creusage le long du quai Connolly à Charlottetown et aux abords; il enleva en tout 4,635 verges cubes de vase et sable.

### DRAGAGE À CRAPAUD, VICTORIA.

Crapaud-Road (Victoria) comté de Queen, est un mouillage de peu d'étendue, mais sûr, à l'embouchure de la rivière.

L'espace dans lequel les vaisseaux peuvent circuler, dans une profondeur de 12 à 15 pieds à eau basse, n'a qu'un demi-mille de long et deux encâblures de large, mais il est plus grand pour les bâtiments d'un faible tonnage. L'entrée, qui n'a que 180 verges de large, se trouve entre des battures.

Le pays est bien peuplé, et Crapaud est un port d'expédition important. Les grandes marées s'élèvent à 8 pieds et les basses à 6 pieds.

Des dragages considérables ont été faits ici par le département dans le passé, pour l'amélioration du canal d'entrée au-dessus de la barre et des abords des quais. Pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897, le dragueur *Prince Edward* fonctionna depuis le 4 septembre jusqu'au 17 novembre 1896, creusant le chenal et les abords des quais à une profondeur de 9½ pieds à marée basse; 19,870 verges cubes de sable et vase furent enlevées; ces matières furent déposées à 1¼ mille de distance.

Les travaux ont été contrariés par le mauvais temps, etc.

DRAGAGE DE L'ÉGOUT DE L'ÉDIFICE FÉDÉRAL, RUE GREAT GEORGE, CHARLOTTETOWN.

Dans le but de prolonger l'égout de l'édifice public de Charlottetown, depuis la cale en face de la rue Great George où il avait d'abord sa décharge, jusqu'aux eaux basses, le dragueur *Prince Edward* fut employé, du 10 au 26 août 1896, à creuser une tranchée de 10 pieds de profondeur, etc., ce qui nécessita l'enlèvement de 5,355 verges cubes de vase qui furent déposées à un mille de distance.

DRAGAGE À LA CALE DE LA TRAVERSE, RUE PRINCE, CHARLOTTETOWN.

La traverse de la rue Prince, dans le port de Charlottetown, est la propriété du gouvernement local qui l'exploite. Elle a une importance considérable et il s'y fait beaucoup de trafic, attendu qu'elle met en communication Charlottetown, avec les débarcadères de Southport et de la Pointe Rocheuse.

Des dragages ont été faits ici dans le passé par le gouvernement fédéral pour améliorer et approfondir les abords du quai.

Pendant l'exercice 1896-97, le dragueur *Prince Edward* travailla du 26 au 29 mai et du 15 au 30 juin 1896. A cette dernière date, les travaux continuaient encore; 3,420 verges cubes de glaise et de vase avaient été enlevées et déposées à 1¼ mille de distance, et on avait obtenu une profondeur de 12 pieds à marée basse. Les matières draguées furent déposées à 1¼ mille de distance.

DRAGAGE À LA CALE ET AU QUAI M'MILLAN, CHARLOTTETOWN.

Du 3 au 25 juillet 1896, le dragueur *Prince Edward* fut employé à augmenter la profondeur de l'eau à la cale McMillan et au quai, dans le havre de Charlottetown.

La quantité totale de matières draguées autour du quai et de la cale, qui sont proches de la cale de la traverse de la rue Prince, fut de 6,165 verges cubes, en général de la vase; la profondeur obtenue est de 10 pieds à marée basse.

DRAGAGE AU QUAI DU CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD, CHARLOTTETOWN.

Ce quai est le terminus du chemin de fer du gouvernement local dans le port de Charlottetown; il s'y fait un mouvement considérable.

Des dragages importants ont été exécutés dans le passé par le département des travaux publics en rapport avec ce quai.

Pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897, le dragueur *Prince-Edward* travailla du 17 au 26 mai et du 7 au 15 juin 1897.

Le lit fut creusé du côté ouest du quai du chemin de fer à une profondeur de 18 pieds à marée basse sur une distance de 300 pieds et une largeur de 65 pieds, ce qui nécessita l'enlèvement de 5,400 verges cubes de vase et glaise.

A la date mentionnée, le travail a été interrompu pour laisser la place libre à un vapeur océanique qui devait charger du grain, etc. Les matières enlevées furent déposées à un 1¼ mille des travaux.

Les grandes marées s'élèvent habituellement à 9½ pieds et les basses à 8 pieds. Cependant, les marées sont beaucoup influencées par les vents.

DRAGAGE AU QUAI POOLE, CHARLOTTETOWN.

Ce quai, dans le port de Charlottetown, est en face d'une cale qui est la continuation de la rue Great George.

Le dragueur *Prince Edward* travailla ici pendant sept jours en juillet et sept jours en août 1896, et enleva 6,030 verges cubes, principalement de vase, creusant à une profondeur de 17 pieds à marée basse, dans le bassin et aux abords du quai.

DRAGAGE À WEBSTER'S-CORNER, RIVIÈRE DE L'EST.

Webster's-Corner est un endroit de la rivière de l'Est de l'Ile du Prince-Edouard, à mi-chemin environ entre Charlottetown et Mount Stewart où l'on a fait au chenal quelques dragages qui étaient nécessaires.

Le dragueur *Prince Edward* n'y a travaillé qu'un jour, le 25 novembre 1896, a enlevé 203 verges cubes de terre à brique, donnant une profondeur de 12 pied et au basse. La glace qui se formait sur la rivière arrêta le travail.

## PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

DRAGAGE À FRÉDERICTON.

La ville de Frédericton, comté d'York, située sur la rivière Saint-Jean, à environ 65 milles de la ville de Saint-Jean, a une population de 7,000 à 8,000 âmes. Elle est la capitale de la province du Nouveau-Brunswick et forme un centre industriel et commercial assez important.

La rivière Saint-Jean, en cet endroit, a une largeur d'un demi-mille, et c'est la tête de la navigation pour les vaisseaux océaniques.

Des dragages furent faits en cet endroit pendant l'exercice 1896-97 par le dragueur *New Dominion*, du 30 juillet au 9 août 1896. Le chenal de la rivière fut creusé à 11 pieds au-dessous des basses eaux sur une largeur de 100 pieds devant la ville, ce qui occasionna l'enlèvement de 2,850 verges cubes de sable, gravier, etc., qui furent déposées à une distance de 2 milles. Le 9 avril le dragueur reçut ordre de se rendre à Saint-Jean.

DRAGAGE DANS LA RIVIÈRE JEMSEG.

La rivière Jemseg, comté de Queen, un court affluent qui joint le Grand Lac à la rivière Saint-Jean, a un mouvement considérable de navigation pour les vapeurs et pour les voiliers.

Les villages de Haut et Bas-Jemseg, avec leurs jetées, sont proches de son entrée dans la rivière Saint-Jean, et de grandes quantités de fret y sont chargées pour Saint-Jean, etc.

Le chenal, dans lequel il y a des bancs et des courbes, avait déjà, à diverses époques, été amélioré par le dragage.

Pendant l'exercice 1896-97, le dragueur *New Dominion* a fonctionné du 1er au 20 juin 1897, et il travaillait encore à cette dernière date. Dans le chenal en face du quai, la profondeur fut portée à 12 pieds, et aux deux bancs près du quai Oakley et dans le chenal de flottage, elle fut portée à 11 pieds à eau basse.

La quantité totale de sable et de vase enlevée, 9,275 verges cubes, fut déposée à 2 milles de distance.

DRAGAGE AU MOULIN PURVIS, PORT DE SAINT-JEAN.

Entre le 16 et le 18 juilllet 1896, le dragueur *New Dominion* enleva 400 verges cubes de tuf au moulin Purvis, port de Saint-Jean, creusant trois pieds à la queue de la cale du moulin.

DRAGAGE À RICHIBOUCTOU.

La Richibouctou est une des rivières les plus importantes du Nouveau-Brunswick, et elle est visitée chaque année par un grand nombre de vaisseaux qui viennent y charger du bois.

Il y a des établissements florissants sur ses rives, et la population pratique l'agriculture, l'industrie du bois, la navigation, la pêche, etc.

A trois milles de son embouchure se trouve la ville de Richibouctou, chef-lieu du comté de Kent.

Quoique l'entrée de la rivière soit rendue irrégulière par de nombreuses baies, elle n'y a pas moins de 160 verges de largeur, mais le chenal est beaucoup plus étroit.

La barre de la Richibouctou est dangereuse et sujette à des changements. De nombreux dragages ont été faits en différents temps à Richibouctou pour améliorer la navigation, en creusant sur la barre et les battures, et en général en redressant et approfondissant le chenal.

Pendant l'exercice, le dragueur *Canada* a travaillé du 1er juillet au 27 août 1996 pour creuser et redresser le chenal Albion au travers de la barre, afin de donner aux vaisseaux un passage de 12 pieds à marée basse, avec une largeur moyenne de 100 pieds. Il a été enlevé une quantité totale de 13,230 verges cubes de sable, etc., qui ont été déposées à une distance de 2 milles.

A Richibouctou, les grandes marées s'élèvent à 4 pieds et les basses 2½ pieds.

DRAGAGE AU QUAI DE D'ILE DE LA CUILLIER, RIVIÈRE SAINT-JEAN.

Il y a dans le voisinage du quai de l'île de la Cuiller, rivière Saint-Jean, deux carrières de granit gris qui sont exploitées activement pour usage en Canada et pour l'exportation aux Etats-Unis. Afin de faciliter l'expédition par eau, de ce quai, le dragueur *New Dominion* a creusé les abords du chenal principal au quai et la place d'atterrissement en avant; il a enlevé 3,000 verges cubes de vase, etc., du 21 au 30 juillet 1896.

DRAGAGE À LA TRAVERSE, RIVIÈRE RISTIGOUCHE.

La rivière Ristigouche, dans sa partie navigable (non compris les biefs navigables seulement pour les bateaux) forme un estuaire ou un bras de mer variant de 1½ à 3 milles sur les 17 premiers milles. Il y a des établissements florissants sur les bords de la rivière, et l'industrie du bois, des conserves de saumon et de homard, etc., y est en pleine prospérité. C'est une des rivières les plus importantes du Canada. Dalhousie, chef-lieu du comté de Ristigouche, est situé à son embouchure sur la Baie des Chaleurs, et Campbellton, une localité importante et pleine d'avenir, se trouve aussi sur ses bords, 17 milles en amont.

La Traverse est une partie de la rivière Ristigouche, en aval de Campbellton, obstruée par des bancs, entre les phares de la Pointe du Chêne et de Campbellton. Des dragages considérables avaient déjà été faits par le département entre ces phares pour creuser et redresser le chenal sur la Traverse, et pendant l'exercice 1896-97 le dragueur *St. Lawrence* y fonctionna du 1er juillet au 10 octobre, creusant à 16 pieds à marée basse et enlevant 47,950 verges de sable, etc., qui furent déposées à 6 milles de distance. A Ristigouche, les grandes marées s'élèvent à 9 pieds et les basses à 6 pieds.

DRAGAGE AU PORT D'HIVER, HAVRE DE SAINT-JEAN.

Saint-Jean, la métropole commerciale de la province du Nouveau-Brunswick, est située à l'embouchure de la rivière Saint-Jean dans la Baie de Fundy. Sa situation géographique et son port ouvert toute l'année lui donnent rang parmi les ports d'hiver du Canada, et ses affaires à ce point de vue s'accroissent considérablement.

Il a été dépensé beaucoup d'argent, et la ville et le département ont fait de grands efforts pour augmenter les facilités de la navigation. On est à construire de nouveaux quais et à faire des dragages considérables pour permettre aux plus gros navires océaniques d'y entrer et d'y prendre ou débarquer des chargements.

Pendant l'exercice 1896-97, le département des travaux publics a mis deux dragueurs en opération pour creuser un grand bassin du côté ouest du havre, où la ville construit de beaux quais et pourvoit à toutes les facilités possibles pour le commerce d'exportation en hiver.

Le dragueur *New Dominion* a travaillé au creusage de ce bassin depuis le 18 août 1896 jusqu'au 21 mai 1897, enlevant 72,352 verges cubes de glaise, vase, sable, débris, etc., jusqu'à une profondeur de 18 pieds à marée basse. Le dragueur *Cap Breton* commença des opérations le 6 octobre 1896, et à la fin de l'exercice, il avait enlevé 54,918 verges cubes de glaise, pierre, etc., creusant à 28 pieds à marée basse. La quantité totale de matières enlevées a été 127,240 verges cubes qui ont été déposées à une distance de 1 à 2½ milles.

Les grandes marées ordinaires s'élèvent à 26 pieds et les basses à 20 pieds.

## DRAGAGE—PROVINCES MARITIMES.

**Classification des déboursés des dragueurs employés par le département des travaux publics pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897.**

DRAGUEUR "ST. LAWRENCE."

| Item. | Juillet. | Août. | Septembre | Octobre. | Novembre | Décembre. | Janvier. | Février. | Mars. | Avril. | Mai. | Juin. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Gages | 483 33 | 476 42 | 480 52 | 472 97 | 483 33 | 483 33 | 384 71 | 182 33 | 224 67 | 411 75 | 483 33 | 483 33 | 5,050 02 |
| Charbon | | | 1,038 00 | 290 00 | | 424 08 | | | | | 188 19 | | 1,940 27 |
| Comestibles | | | 457 15 | 141 29 | 175 46 | 175 40 | 68 15 | | | 122 88 | 148 70 | 155 76 | 1,444 79 |
| Approvisionnements | | | 17 57 | 27 51 | | | 11 35 | | | | | 69 43 | 125 86 |
| Equipement | | | 150 44 | | | 9 71 | | | 203 94 | 14 33 | | 250 00 | 628 42 |
| Eau | | | 36 10 | 3 75 | | 12 06 | | | | | | 7 02 | 58 93 |
| Réparations | | | 107 51 | 8 45 | 147 65 | | | | 324 19 | 473 32 | 946 54 | 68 95 | 2,076 61 |
| Pilotage | 78 00 | 78 00 | 78 00 | 115 00 | 50 00 | 54 00 | | | | 16 00 | 52 00 | 52 00 | 573 00 |
| Imprévues | | | 15 78 | | 5 65 | 17 30 | 8 60 | | 4 14 | 15 49 | | 5 48 | 72 44 |
| Totaux | 561 33 | 554 42 | 2,381 07 | 1,058 97 | 862 09 | 1,175 88 | 472 81 | 182 33 | 756 94 | 1,053 77 | 1,818 76 | 1,091 97 | 11,970 34 |
| Frais d'exploitation | 561 33 | 554 42 | 2,273 56 | 1,050 52 | 714 44 | 1,175 88 | 472 81 | 182 33 | 228 81 | 566 12 | 872 22 | 803 02 | 9,455 46 |
| Rép., ordinares | | | 107 51 | 8 45 | 147 65 | | | | 7 20 | 33 11 | | | 303 92 |
| do extraordinaires | | | | | | | | | 520 93 | 454 54 | 946 54 | 288 95 | 2,210 96 |
| Totaux | 561 33 | 554 42 | 2,381 07 | 1,058 97 | 862 09 | 1,175 88 | 472 81 | 182 33 | 756 94 | 1,053 77 | 1,818 76 | 1,091 97 | 11,970 34 |

## DRAGAGE—PROVINCES MARITIMES—*Suite.*

CLASSIFICATION DES DÉBOURSÉS des dragueurs employés par le département des travaux publics pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897—*Suite.*

DRAGUEUR "CANADA."

| Item. | Juillet. | Août. | Septembre | Octobre. | Novembre | Décembre. | Janvier. | Février. | Mars. | Avril. | Mai. | Juin. | Grands totaux. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Gages | 403 00 | 404 02 | 415 50 | 403 00 | 403 00 | 328 84 | 208 85 | 155 00 | 172 49 | 335 78 | 402 66 | 403 00 | 4,035 14 |
| Charbon | .......... | .......... | 487 38 | 5 30 | 5 00 | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | 349 12 | .......... | 846 80 |
| Comestible | .......... | .......... | 316 39 | 94 71 | 93 38 | 77 61 | 31 97 | .......... | .......... | .......... | 102 89 | 84 43 | 801 38 |
| Approvisionnements | .......... | .......... | 21 94 | 2 77 | .......... | 6 25 | .......... | .......... | 19 76 | 37 88 | 1 00 | 5 61 | 95 21 |
| Equipement | .......... | .......... | 240 53 | .......... | .......... | .......... | .......... | 25 00 | 164 89 | 72 53 | .......... | 139 70 | 642 65 |
| Eau | .......... | .......... | 27 10 | .......... | .......... | 15 15 | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | 42 25 |
| Réparations | .......... | .......... | 16 95 | 5 78 | 1 40 | 6 70 | .......... | 35 99 | 406 42 | 108 82 | 448 94 | 20 57 | 1,051 57 |
| Pilotage | 65 00 | 65 00 | 96 00 | 42 00 | 42 00 | 4 00 | .......... | .......... | .......... | .......... | 46 00 | 46 00 | 406 00 |
| Quaige | .......... | .......... | 33 00 | 61 84 | 15 00 | 15 00 | 15 00 | 15 00 | .......... | 30 00 | 15 00 | 17 00 | 216 84 |
| Imprévues | .......... | .......... | .......... | .......... | 10 00 | 20 08 | 15 72 | 13 75 | .......... | 3 10 | 12 21 | 6 41 | 81 27 |
| Totaux | 468 00 | 469 02 | 1,654 79 | 615 40 | 569 78 | 473 63 | 271 54 | 244 74 | 763 56 | 588 11 | 1,377 82 | 722 72 | 8,219 11 |
| Frais d'exploitation | 468 00 | 469 02 | 1,637 84 | 609 62 | 568 38 | 466 93 | 271 54 | 208 75 | 192 25 | 31 00 | 921 33 | 456 42 | 6,301 08 |
| Rép., ordinaires | .......... | .......... | 16 95 | 5 78 | 1 40 | 6 70 | .......... | .......... | .......... | .......... | 9 08 | .......... | 39 91 |
| do extraordinaires | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | 35 99 | 571 31 | 557 11 | 447 41 | 266 30 | 1,878 12 |
| Totaux | 468 00 | 469 02 | 1,654 79 | 615 40 | 569 78 | 473 63 | 271 54 | 244 74 | 763 56 | 588 11 | 1,377 82 | 722 72 | 8,219 11 |

DRAGUEUR "NEW DOMINION."

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Gages | 439 44 | 576 42 | 466 24 | 470 00 | 468 14 | 464 19 | 468 49 | 470 00 | 438 12 | 473 13 | | | 4,734 17 |
| Charbon | | | 273 75 | 84 87 | 82 50 | 53 34 | | 101 61 | 187 74 | 52 14 | 52 06 | 39 62 | 927 63 |
| Comestibles | | | | | | | | | | | | 32 83 | 32 83 |
| Approvisionnements | | | 93 78 | 21 00 | 15 30 | 37 84 | 6 30 | 15 92 | | | | 84 10 | 274 24 |
| Equipement | | | 45 76 | | 63 25 | | | | 344 54 | | | 101 26 | 554 81 |
| Eau | | | | | | 81 60 | | | 264 20 | | | 115 00 | 460 80 |
| Réparations | | | 837 30 | 131 86 | 13 35 | 172 38 | 41 61 | 52 77 | 98 66 | 80 34 | 147 43 | 95 29 | 1,670 99 |
| Remorquage | | | 204 00 | 12 00 | | 107 50 | 13 75 | 23 50 | | | | 360 00 | 720 75 |
| Quaiage | | | | | 80 00 | | | | | | | | 80 00 |
| Imprévues | | | | | | 2 89 | | | | | | | 2 89 |
| Totaux | 439 44 | 576 42 | 1,920 83 | 719 73 | 722 54 | 919 74 | 530 15 | 663 80 | 1,333 26 | 605 61 | 199 49 | 828 10 | 9,459 11 |
| Dép. d'exploitation | 439 44 | 576 42 | 1,083 53 | 587 87 | 709 19 | 737 36 | 488 54 | 611 03 | 1,234 60 | 525 27 | 52 06 | 531 54 | 7,576 85 |
| Réparat. ordinaires | | | 837 30 | 131 86 | 13 35 | 172 38 | 41 61 | 38 91 | 40 74 | | | | 1,276 15 |
| do extraordin. | | | | | | 10 00 | | 13 86 | 57 92 | 80 34 | 147 43 | 296 56 | 606 11 |
| Totaux | 439 44 | 576 42 | 1,920 83 | 719 73 | 722 54 | 919 74 | 530 15 | 663 80 | 1,333 26 | 605 61 | 199 49 | 828 10 | 9,459 11 |

DRAGUEUR "PRINCE EDWARD."

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Gages | 551 84 | 538 69 | 534 50 | 537 75 | 531 25 | 212 89 | 140 18 | 50 00 | 50 00 | 97 00 | 331 18 | 351 50 | 3,926 78 |
| Charbon | | | 459 99 | 36 00 | | 20 20 | | | | | | 117 48 | 633 67 |
| Comestibles | | | | | | | | | | | | 156 66 | 156 66 |
| Approvisionnements | | | 403 45 | | 44 17 | 49 35 | 1 72 | | | | 38 50 | | 537 19 |
| Equipement | | | | | | 20 70 | | | 233 87 | | 46 46 | 40 95 | 341 98 |
| Eau | 46 50 | 46 50 | 72 01 | 46 50 | 56 50 | 22 61 | | | | | | 51 97 | 342 59 |
| Réparations | | | 433 14 | 8 25 | 3 66 | | | | | | 564 20 | 416 14 | 1,425 39 |
| Pilotage | | | | 10 00 | | | | | | | | | 10 00 |
| Remorquage | | | | | 2,317 50 | 5 00 | | | | | 325 00 | | 2,647 50 |
| Quaiage | | | 27 50 | | | | | | | | | 51 86 | 79 36 |
| Imprévues | | | | 14 05 | 39 68 | 0 50 | 0 85 | | | | | 8 72 | 63 80 |
| Totaux | 598 34 | 585 19 | 1,930 59 | 652 55 | 2,992 76 | 331 25 | 142 75 | 50 00 | 283 87 | 97 00 | 1,305 34 | 1,195 28 | 10,164 92 |
| Frais d'exploitation | 598 34 | 585 19 | 1,497 45 | 644 30 | 2,989 10 | 331 25 | 142 75 | 50 00 | 50 00 | | 741 14 | 425 17 | 8,054 69 |
| Réparat. ordinaires | | | 433 14 | 8 25 | 3 66 | | | | | | 105 98 | | 551 03 |
| do extraordin. | | | | | | | | | 233 87 | 97 00 | 458 22 | 770 11 | 1,559 20 |
| Totaux | 598 34 | 585 19 | 1,930 59 | 652 55 | 2,992 76 | 331 25 | 142 75 | 50 00 | 283 87 | 97 00 | 1,305 34 | 1,195 28 | 10,164 92 |

DRAGAGE—PROVINCES MARITIMES—*Suite.*

CLASSIFICATION DES DÉBOURSÉS des dragueurs employés par le département des travaux publics pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897—*Suite.*

DRAGUEUR "GEO. McKENZIE."

| Item. | Juillet. | Août. | Septembre | Octobre. | Novembre | Décembre | Janvier. | Février. | Mars. | Avril. | Mai. | Juin. | Grands totaux. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Gages | 524 25 | 494 50 | 493 95 | 497 75 | 303 07 | 105 00 | 35 46 | 38 40 | 38 75 | 238 51 | 348 25 | 367 18 | 3,485 07 |
| Charbon | | | 150 00 | 48 00 | | | | | | | | 202 00 | 400 00 |
| Comestibles | | | | | | | | | | 88 89 | 33 20 | 75 91 | 198 00 |
| Approvisionnements | | | 2 00 | 7 86 | | 2 68 | | | | 90 09 | 23 01 | | 125 64 |
| Equipement | | | | | | | 7 25 | | 194 25 | | 32 81 | 12 60 | 246 91 |
| Eau | 69 00 | 46 00 | 28 75 | 7 00 | | | | | | | 72 00 | 75 00 | 297 75 |
| Réparations | | | 35 48 | 64 05 | 3 19 | | | | 19 00 | | 53 44 | 92 93 | 268 09 |
| Remorquage | | | 400 00 | | 2,523 84 | | | | | | 1,099 00 | 445 00 | 4,467 84 |
| Quaiage | | | | 24 00 | | | | | | | 150 00 | | 174 00 |
| Imprévues | | | 27 51 | 12 65 | | | 2 23 | 0 89 | | 12 93 | 13 63 | 4 09 | 73 93 |
| Totaux | 593 25 | 540 50 | 1,137 69 | 661 31 | 2,830 10 | 107 68 | 44 94 | 39 29 | 252 00 | 430 42 | 1,825 34 | 1,274 71 | 9,737 23 |
| Frais d'exploitation | 593 25 | 540 50 | 1,102 21 | 597 26 | 2,826 91 | 107 68 | 44 94 | 39 29 | 38 75 | 430 42 | 1,721 90 | 1,169 18 | 9,212 29 |
| Réparat. ordinaires | | | 35 48 | 64 05 | 3 19 | | | | 19 00 | | 22 00 | | 143 72 |
| do extraordin | | | | | | | | | 194 25 | | 81 44 | 105 53 | 381 22 |
| Totaux | 593 25 | 540 50 | 1,137 69 | 661 31 | 2,830 10 | 107 68 | 44 94 | 39 29 | 252 00 | 430 42 | 1,825 34 | 1,274 71 | 9,737 23 |

DRAGUEUR "CAPE BRETON."

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Gages | | | 421 85 | 409 15 | 419 44 | 415 28 | 412 46 | 425 00 | 425 00 | 416 44 | 418 08 | 424 66 | 4,187 36 |
| Charbon | | | | 66 71 | 89 11 | 167 33 | | 175 70 | 169 61 | 50 16 | 180 13 | 143 48 | 1,042 23 |
| Comestibles | | | 135 92 | 36 17 | 94 09 | 50 61 | 53 98 | 73 87 | 36 43 | 9 80 | 9 90 | 138 31 | 639 08 |
| Approvisionnements | | | | 180 10 | 14 15 | 141 76 | 34 30 | 15 36 | 34 85 | | | | 420 52 |
| Equipement | | | 427 23 | 996 35 | 268 76 | 64 00 | 46 00 | | 170 07 | 60 50 | | 235 41 | 2,268 32 |
| Eau | | | 24 00 | | | 30 20 | | | 15 00 | | | | 69 20 |
| Réparations | | | | | 3 53 | 1,165 58 | 109 47 | 160 99 | 278 01 | 257 07 | 85 73 | 506 88 | 2,567 26 |
| Remorquage | | | | | | | 24 00 | 15 50 | | | 2 50 | | 42 00 |
| Quaiage | | | | | | 28 50 | 3 00 | | | | | | 31 50 |
| Imprévues | | | | 7 83 | | | | | | | | 5 99 | 13 82 |
| Totaux | | | 1,009 00 | 1,696 31 | 889 08 | 2,063 26 | 683 21 | 866 42 | 1,128 97 | 793 97 | 696 34 | 1,454 73 | 11,281 29 |
| Frais d'exploitat | | | 1,009 00 | 1,696 31 | 885 55 | 897 68 | 573 74 | 705 43 | 850 96 | 503 90 | 610 61 | 741 48 | 8,474 66 |
| Réparations ordinair. | | | | | 3 53 | 1,100 29 | 109 47 | 128 10 | 103 70 | | | | 1,445 09 |
| Répar. extraordinares. | | | | | | 65 29 | | 32 89 | 174 31 | 290 07 | 85 73 | 713 25 | 1,361 54 |
| Totaux | | | 1,009 00 | 1,696 31 | 889 08 | 2,063 26 | 683 21 | 866 42 | 1,128 97 | 793 97 | 696 34 | 1,454 73 | 11,281 29 |

## DRAGAGE, PROVINCES MARITIMES—*Suite.*

CLASSIFICATION ET QUANTITÉS des matières enlevées par les dragueurs employés par le département des travaux publics, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

### DRAGUEUR "ST. LAWRENCE."

| Matières enlevées. | Juillet. | Août. | Septembre. | Octobre. | Novembre. | Décembre. | Janvier. | Février. | Mars. | Avril. | Mai. | Juin. | Grands totaux. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | vgs c. | vgs c. | vgs c. | vgs c. | vgs c. | vgs c. | vgs c. | vgs c. | vgs c. | vgs c. | vgs c. | vgs c. | vgs c. |
| Tuf | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| Cailloux | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| Gravier, sable et vase | 3,850 | 8,050 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 11,900 |
| Glaise | ........ | ........ | ........ | ........ | 1,750 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 1,750 |
| Glaise, pierre et grav. | ........ | ........ | ........ | ........ | 7,350 | 1,750 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 9,100 |
| Sable, vase et bois pourri | 11,900 | 700 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 12,600 |
| Vase | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 3,850 | 12,600 | 11,200 | 27,650 |
| Vase, sable et glaise | ........ | 8,750 | 11,200 | 3,500 | ........ | 4,200 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 27,650 |
| Totaux | 15,750 | 17,500 | 11,200 | 3,500 | 9,100 | 5,950 | ........ | ........ | ........ | 3,850 | 12,600 | 11,200 | 90,650 |

### DRAGUEUR "CANADA."

| Matières enlevées. | Juillet. | Août. | Septembre. | Octobre. | Novembre. | Décembre. | Janvier. | Février. | Mars. | Avril. | Mai. | Juin. | Grands totaux. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Tuf | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| Cailloux | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| Gravier | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| Glaise | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| Glaise et pierre | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | | | | | | | |
| Sable—ordinaire | 2,160 | 3,780 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 5,940 |
| Sable—très fin | 5,130 | 2,160 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 1,700 | 1,350 | 10,340 |
| Vase, sciure de bois et bois | ........ | ........ | 2,610 | 5,310 | 4,320 | 270 | ........ | ........ | ........ | ........ | 2,710 | 3,870 | 19,090 |
| Totaux | 7,290 | 5,940 | 2,610 | 5,310 | 4,320 | 270 | ........ | ........ | ........ | ........ | 4,410 | 5,220 | 35,370 |

DRAGUEUR "NEW DOMINION."

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Tuf | 400 | | | 1,475 | 2,423 | | | 75 | 1,900 | 2,600 | 3,400 | | 12,273 |
| Pieux | | | | | 1,800 | 2,600 | | | | | | | 4,400 |
| Gravier et sable | | 2,750 | | | | | | | | | | | 2,750 |
| Glaise | | 7,625 | 4,175 | 5,510 | 3,612 | | 3,050 | 9,499 | 6,636 | 2,640 | | | 42,747 |
| Glaise, pierre | | | 4,300 | | | 2,560 | 1,200 | | | | | | 8,060 |
| Sable—ordinaire | | 100 | 2,100 | | | | | | | | | | 2,200 |
| Sable—très fin | | | | | | | | | | | | 9,275 | 9,275 |
| Vase | 3,000 | | | 2,722 | 450 | | | | | | | | 6,172 |
| Totaux | 3,400 | 10,475 | 10,575 | 9,707 | 8,285 | 5,160 | 4,250 | 9,574 | 8,536 | 5,240 | 3,400 | 9,275 | 87,877 |

DRAGUEUR "PRINCE EDWARD."

125

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Tuf | | | | | | | | | | | | | |
| Roche | | | | | 2,250 | | | | | | | | 2,250 |
| Gravier | | | | | | | | | | | | | |
| Vase et sable | | | | | 2,295 | | | | | | | 2,100 | 4,395 |
| Glaise, pierre et sable | 1,035 | | | 1,170 | 743 | | | | | | | | 2,948 |
| Sable—ordinaire | 830 | 2,070 | 6,370 | 8,145 | | | | | | | | | 17,415 |
| Vase et glaise | | | | | | | | | | | 4,905 | 1,815 | 6,720 |
| Vase | 7,720 | 9,630 | | | | | | | | | | | 17,350 |
| Totaux | 9,585 | 11,700 | 6,370 | 9,315 | 5,288 | | | | | | 4,905 | 3,915 | 51,078 |

DRAGUEUR "GEO McKENZIE."

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Tuf | | | | | | | | | | | | | |
| Cailloux | | | | | | | | | | | | | |
| Gravier, pierre et vase | | | | | | | | | | | | 1,035 | 1,035 |
| Glaise | | | | | | | | | | | | | |
| Glaise et pierre | | | | | | | | | | | | | |
| Sable et vase | | 675 | 2,925 | | | | | | | | 1,940 | 3,060 | 8,600 |
| Sable—très fin | | | | | | | | | | | | | |
| Vase | 8,055 | 2,205 | | | | | | | | | | | 10,260 |
| Totaux | 8,055 | 2,880 | 2,925 | | | | | | | | 1,940 | 4,095 | 19,895 |

## DRAGAGE, PROVINCES MARITIMES—*Suite.*

CLASSIFICATION ET QUANTITÉS des matières enlevées par les dragueurs employés par le département des travaux publics, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

DRAGUEUR "CAPE BRETON."

| Matières enlevées. | Juillet. | Août. | Septembre. | Octobre. | Novembre. | Décembre. | Janvier. | Février. | Mars. | Avril. | Mai. | Juin. | Grands totaux. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | vgs cub. | vgs cub. | vgs cub. | vgs cub. | vgs cub. | vgs cub. | vgs cub. | vgs cub. | vgs cub. | vgs cub. | vgs cub. | vgs cub. | vgs cub. |
| Tuf | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Cailloux | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Gravier | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Glaise | ..... | ..... | ..... | 2,183 | ..... | 1,212 | ..... | 2,000 | 2,585 | ..... | ..... | ..... | 7,980 |
| Glaise et pierre | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 5,545 | 4,552 | 5,319 | 8,012 | 9,897 | 13,613 | 46,938 |
| Sable—ordinaire | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Sable—très fin | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Vase | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Totaux | ..... | ..... | ..... | 2,183 | ..... | 1,212 | 5,545 | 6,552 | 7,904 | 8,012 | 9,897 | 13,613 | 54,918 |

DRAGAGE—PROVINCES MARITIMES—*Suite.*

DÉTAILS des dragages opérés pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

| Dragueur. | Localité. | Dates. | Temps. | Quantité, verges cubes. | Dépense dans la localité. | Réparations, hivernage, équipement et surintendance, *pro rata.* | Coût total. | Coût de la verge cube basé sur la dépense totale. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | $ | $ | $ | $ |
| "St. Lawrence"…. | Traverse, co. de Ristigouche, N.-B…. | Du 1er juillet au 10 oct.. | 102 jours…. | 47,950 | 3,531 11 | 1,843 45 | 5,374 56 | 0 11·20 |
| | Yarmouth, co. d'Yarmouth, N.-E….. | Du 12 oct. au 31 déc. et du 22 avril au 30 juin.. | 151 do … | 42,700 | 4,931 29 | 2,574 43 | 7,505 72 | 0 17·57 |
| "Canada"………. | Richibouctou, co. de Kent, N.-B….. | Du 1er juillet au 27 août. | 58 do … | 13,230 | 1,418 72 | 1,017 78 | 2,436 50 | 0 18·41 |
| | Port-Mouton, co. de Queen, N.-E….. | Du 24 juillet au 30 août.. | 7 do …. | 1,350 | 191 08 | 137 07 | 328 15 | 0 24·31 |
| | Liverpool, co. de Queen, N.-E……… | Du 28 août au 8, déc. et du 4 mai au 23 juin…. | 153 do …. | 20,790 | 3,539 81 | 2,539 43 | 6,079 24 | 0 29·27 |
| "New Dominion"… | Purves Mill, Saint-Jean, N.-B… | Du 15 au 18 juillet …… | 4 do …. | 400 | 113 00 | 62 91 | 175 91 | 0 43·97 |
| | Ile à la Cuiller, co. de Queen, N.-B…. | Du 20 au 30 juillet……. | 11 do …. | 3,000 | 291 75 | 160 85 | 452 60 | 0 15·08 |
| | Frédéricton, co. d'York, N.-B……… | Du 31 juill. 1896 au 9 août | 10 do …. | 2,850 | 358 70 | 198 34 | 557 04 | 0 19·54 |
| | **Saint-Jean, N.-B., port d'hiver…… | Du 10 août au 21 mai 1897 | 285 do …. | 72,352 | 5,640 21 | 3,118 56 | 8,758 77 | 0 14·87 |
| | Jemseg, co. de Queen, N.-B… ….. | Du 1er au 30 juin ….. . | 30 do …. | 9,275 | 1,189 10 | 657 48 | 1,846 58 | 0 19·90 |
| "Prince Edward".. | †Quai Poole, Charlottetown, I.P.-E…. | 1er et 2 et du 27 au 31 juil., du 1er au 6 et 24 août .. | 13 do …. | 6,030 | 299 08 | 161 01 | 460 09 | 0 07·63 |
| | † do McMillan do … | Du 3 au 25 juillet. …… | 23 do …. | 6,165 | 388 16 | 209 01 | 597 17 | 0 09·68 |
| | Egout de la bâtisse du gouvern., I.P.-E. | Du 10 au 23 août . …. | 14 do .. | 5,355 | 530 00 | 285 39 | 815 39 | 0 15·22 |
| | †Quai Connolly, I.P.-E…………. | Du 24 août au 2 sept….. | 10 do …. | 4,635 | 202 40 | 108 98 | 311 38 | 0 06·71 |
| | Crapaud, Victoria, I P.-E……….. | Du 4 sept. au 17 nov .. | 44 do …. | 19,870 | 3,226 75 | 1,737 54 | 4,964 29 | 0 29·83 |
| | Webster's-Corner, Riv. de l'Est, I.P.E. | Du 18 au 26 nov… …. | 9 do …. | 203 | 361 30 | 194 55 | 555 85 | 2 73·81 |
| | Quai du ch. de f. I.P.-E., Charlottetown. | Du 17 au 26 m., du 7 au 15 j. | 18½ do …. | 5,400 | 1,168 54 | 629 25 | 1,797 79 | 0 33 29 |
| | Cale de Traverse, Charlottet'n, I.P.-.E | Du 26 au 29 mai et du 15 au 30 juin……… … | 19½ do …. | 3,420 | 933 16 | 502 50 | 1,435 66 | 0 41·97 |
| "Geo. McKenzie".. | Wallace, co. de Cumberland, N.-E….. | Du 1er juillet au 11 août. | 42 do …. | 10,260 | 1,623 25 | 701 88 | 2,325 13 | 0 22·68 |
| | Fourchu, co. de Richmond, N.-E…… | Du 12 août au 24 oct….. | 74 do …. | 3,600 | 2,708 84 | 1,171 26 | 3,880 10 | 1 07 80 |
| | Rivière Larry, co. de Guysboro, N.-E.. | Du 19 avril au 30 juin…. | 73 do …. | 6,035 | 2,982 58 | 1,289 60 | 4,272 18 | 0 70·79 |
| "Cape Breton"….. | **Saint-Jean, N.-B., port d'hiver ….. | Du 6 oct. au 30 juin 1897 | 268 do …. | 54,918 | 4,160 33 | 7,978 51 | 12,138 84 | 0 22·66 |
| | | | | 339,788 | 39,789 16 | 27,279 78 | 67,068 94 | 0 19·75 |

* *Pro rata* des dépenses totales de chaque dragueur travaillant en 1896-97, pour ses frais d'exploitation dans chaque localité, savoir :—

Dépenses du dragueur dans toute localité × Total des dépenses d hivernage, etc., du dragueur.
Montant des dépenses locales du dragueur.

** Service de remorquage à Saint-Jean fourni par la ville.

** Quantité totale pour deux dragueurs à Saint-Jean, 127,270 verges cubes. Dépense de deux dragueurs dans la localité, $9,800.58, à ajouter pour hivernage et réparations, $11,097.07 ; total pour les deux dragueurs, $20,897.65.

† Poole, McMillan et Connolly ont payé pour leur propre service de remorquage.

## DRAGAGE—PROVINCES MARITIMES—*Suite.*

DÉPENSE pour dragage dans la Nouvelle-Ecosse pendant les vingt-cinq exercices terminés le 30 juin 1897.

| Comté. | Localité. | Total pour les vingt-cinq exercices finissant le 30 juin 1897. Quantité. | Coût. | Coût par comté. | Pour l'exercice 1896-97. Quantité. | Coût. | Coût par comté. | Quantité totale. | Coût total. | Coût total pour chaque comté. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | vgs c. | $ c. | $ c. | vgs c. | $ c. | $ c. | vgs c. | $ c. | $ c. |
| Antigonish | Antigonish | 22,025 | 3,649 15 | | | | | 22,025 | 3,649 15 | |
| | Havre au Bouche | 10,568 | 2,498 48 | | | | | 10,568 | 2,498 48 | |
| | Tracadie | 12,245 | 5,530 29 | | | | | 12,245 | 5,530 29 | |
| | Anse McNair | 11,265 | 10,035 68 | | | | | 11,265 | 10,035 68 | |
| | Bayfield | 12,871 | 9,505 79 | | | | | 12,871 | 9,509 79 | |
| | Arisaig | 3,540 | 3,853 30 | 35,072 69 | | | | 3,540 | 3,853 30 | 35,072 69 |
| Annapolis | Annapolis | 2,825 | 1,635 68 | 1,635 68 | | | | 2,825 | 1,635 68 | 1,635 68 |
| Cap-Breton | Lingan | 22,267 | 9,275 56 | | | | | 22,267 | 9,275 56 | |
| | Sydney | 54,600 | 17,781 54 | | | | | 54,600 | 17,781 54 | |
| | Petite Baie-Glacée | 46,450 | 16,936 02 | | | | | 46,450 | 16,936 02 | |
| | Port-Caledonia | 17,413 | 8,242 21 | | | | | 17,413 | 8,242 21 | |
| | Benacadie Pond | 20,860 | 5,993 90 | | | | | 20,860 | 5,993 90 | |
| | Ile Noël | 19,045 | 3,364 98 | | | | | 19,045 | 3,364 98 | |
| | Baie-de-la-Vache | 3,255 | 1,892 32 | | | | | 3,255 | 1,892 32 | |
| | Main-à-Dieu | 4,680 | 2,720 76 | 66,207 29 | | | | 4,680 | 2,720 76 | 66,207 29 |
| Colchester | Tatamagouche | 65,480 | 20,373 07 | 20,373 07 | | | | 65,480 | 20,373 07 | 20,373 07 |
| Cumberland | Parrsboro' | 42,595 | 12,804 68 | | | | | 42,595 | 12,804 68 | |
| | Wallace | 61,150 | 14,752 86 | 27,557 54 | 10,260 | 5,403 28 | 5,403 28 | 71,410 | 20,156 14 | 32,960 82 |
| Digby | Digby | 12,585 | 5,056 29 | | | | | 12,585 | 5,056 29 | |
| | Weymouth | 88 | 28 62 | 5,084 91 | | | | 88 | 28 62 | 5,084 91 |
| Guysboro' | Guysboro' | 5,400 | 1,413 53 | | | | | 5,400 | 1,413 53 | |
| | Rivière Larry | 26,230 | 6,546 70 | | 6,035 | 3,178 25 | | 32,265 | 9,724 95 | |
| | Port-Mulgrave | 3,532 | 1,749 78 | | | | | 3,532 | 1,749 78 | |
| | Sherbrooke | 1,260 | 496 49 | 10,206 50 | | | 3,178 25 | 1,260 | 496 49 | 13,384 75 |
| Halifax | Chezzetcook | 3,920 | 2,593 71 | | | | | 3,920 | 2,593 71 | |
| | Traverse d'Halifax | 6,177 | 2,063 38 | | | | | 6,177 | 2,063 38 | |
| | Anse du Hareng | 26,101 | 12,049 68 | | | | | 26,101 | 12,049 68 | |
| | Havre Ketch | 4,227 | 1,690 53 | | | | | 4,227 | 1,690 53 | |
| | Quai de Richmond | 792 | 182 53 | | | | | 792 | 182 53 | |
| | Quai de Roche | 1,750 | 620 28 | | | | | 1,750 | 620 28 | |
| | Terminus, ch. de f. d'Halifax | 19,290 | 6,187 38 | | | | | 19,290 | 6,187 38 | |
| | Jeddore | 21,515 | 4,958 56 | | | | | 21,515 | 4,958 56 | |
| | Bras du Nord-ouest | 7,350 | 2,970 39 | | | | | 7,350 | 2,970 39 | |
| | Quai Cunard | 1,400 | 530 04 | | | | | 1,400 | 530 04 | |
| | Rivière-au-Saumon | 14,288 | 5,962 93 | | | | | 14,288 | 5,962 93 | |

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Baie Spry | 10,665 | 3,075 72 | | | | | 10,665 | 3,075 72 | |
| | Passage de l'Est | 2,070 | 596 97 | | | | | 2,070 | 596 97 | |
| | Sambro | 4,815 | 1,388 61 | 44,870 71 | | | | 4,815 | 1,388 61 | 44,870 71 |
| Inverness | Whycocomagh | 19,760 | 3,491 31 | | | | | 19,760 | 3,491 31 | |
| | Etang Campbell | 4,940 | 872 83 | | | | | 4,940 | 872 83 | |
| | Port Hastings | 270 | 190 37 | | | | | 270 | 190 37 | |
| | Chéticamp | 170,740 | 52,863 40 | | | | | 170,740 | 52,863 40 | |
| | Mabou | 128,347 | 49,126 92 | | | | | 128,347 | 49,126 92 | |
| | Port Hood | 4,353 | 1,258 92 | 107,803 75 | | | | 4,353 | 1,258 92 | 107,803 75 |
| Lunenburg | Lunenburg | 70,510 | 22,194 57 | | | | | 70,510 | 22,194 57 | |
| | Baie Mahone | 21,844 | 5,958 65 | | | | | 21,844 | 5,958 65 | |
| | Anse Vogler | 11,610 | 5,075 53 | 33,228 75 | | | | 11,610 | 5,075 53 | 33,228 75 |
| Pictou | Quai Acadia Coal Co | 12,310 | 4,093 81 | | | | | 12,310 | 4,093 81 | |
| | Albion Mines | 9,475 | 2,181 25 | | | | | 9,475 | 2,181 25 | |
| | Rivière de l'Est | 144,407 | 47,696 43 | | | | | 144,407 | 47,696 43 | |
| | Quai Halifax Coal Co | 1,650 | 359 90 | | | | | 1,650 | 359 90 | |
| | Pictou, quai public | 7,020 | 1,634 82 | | | | | 7,020 | 1,634 82 | |
| | do quai du marché | 78,250 | 21,687 04 | | | | | 78,250 | 21,687 04 | |
| | do quai du chemin de fer. | 32,164 | 9,959 34 | | | | | 32,164 | 9,959 34 | |
| | do quai du débarcadère | 7,345 | 2,880 01 | | | | | 7,345 | 2,880 01 | |
| | do cale des trav. à vapeur. | 720 | 246 18 | | | | | 720 | 246 18 | |
| | Charbonnage de Vale | 1,395 | 682 15 | | | | | 1,395 | 682 15 | |
| | Rivière Saint-Jean | 85,173 | 22,243 98 | | | | | 85,173 | 22,243 98 | |
| | Granton | 25,110 | 10,707 59 | | | | | 25,110 | 10,707 59 | |
| | New-Glasgow | 35,445 | 11,795 79 | | | | | 35,445 | 11,795 79 | |
| | Rivière du Milieu | 15,060 | 4,984 40 | | | | | 15,060 | 4,984 40 | |
| | Quai C. Dwyer | 2,250 | 672 72 | | | | | 2,250 | 672 72 | |
| | C. Dwyer, place pour le SS. "Campana" | 5,850 | 2,000 22 | | | | | 5,850 | 2,000 22 | |
| | Dwyer, Cie du quai | 360 | 123 09 | 143,948 72 | | | | 360 | 123 09 | 143,948 72 |
| Queen | Liverpool | 12,940 | 4,762 38 | 4,762 38 | 20,790 | 5,198 32 | | 33,730 | 9,960 70 | |
| | Port-Mouton | | | | 1,350 | 337 55 | 5,535 87 | 1,350 | 337 55 | 10,298 25 |
| Richmond | D'Escousse | 23,650 | 10,052 76 | | | | | 23,650 | 10,052 76 | |
| | Canal Saint-Pierre | 90,830 | 27,435 95 | | | | | 90,830 | 27,435 95 | |
| | Saint-Peirre | 7,150 | 2,407 41 | | | | | 7,150 | 2,407 41 | |
| | Grand Goulet | 23,584 | 5,570 49 | | | | | 23,584 | 5,570 49 | |
| | Rivière Bourgeois | 18,920 | 4,468 87 | | | | | 18,920 | 4,468 87 | |
| | Cale Marine | 320 | 56 53 | | | | | 320 | 56 53 | |
| | Poulement | 10,080 | 2,566 14 | | | | | 10,080 | 2,566 14 | |
| | Havre de Fourchu | 13,275 | 7,559 06 | 60,117 21 | 3,600 | 1,895 88 | 1,895 88 | 16,875 | 9,454 94 | 69,572 15 |
| Shelburne | Lockeport | 34,048 | 10,591 41 | | | | | 34,048 | 10,591 41 | |
| | Barrington | 24,580 | 10,085 07 | 20,676 48 | | | | 24,580 | 10,085 07 | 20,676 48 |
| Yarmouth | Yarmouth | 160,952 | 56,788 01 | 56,788 01 | 42,700 | 6,067 18 | 6,067 18 | 203,652 | 62,855 19 | 62,855 19 |
| Hants | Windsor | 5,450 | 1,627 60 | 1,627 60 | | | | 5,450 | 1,627 60 | 1,627 60 |
| Victoria | Baie Aspey | 3,820 | 1,569 95 | 1,569 95 | | | | 3,820 | 1,569 95 | 1,569 95 |
| Drag. "C. B." pertes | | | 762 98 | 762 98 | | | | | 762 98 | 762 98 |
| | | 1,932,546 | 642,294 22 | 642,294 22 | 84,735 | 22,080 46 | 22,080 46 | 2,017,281 | 664,374 68 | 664,374 68 |

DRAGAGE—PROVINCES MARITIMES—*Suite.*

DÉPENSES pour dragage dans le Nouveau-Brunswick, pour les vingt-cinq années terminées le 30 juin 1897.

| Comté. | Localité. | Total pour les vingt-cinq années terminées le 30 juin 1896. Quantité. | Coût. | Coût par comté. | Pour l'année 1896-97. Quantité. | Coût. | Coût par comté. | Quantité totale. | Coût total. | Coût total pour chaque comté. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | vgs. c. | $ c. | $ c. | vgs. c. | $ c. | $ c. | vgs. c. | $ c. | $ c. |
| Gloucester | Bathurst | 98,637 | 29,095 79 | 29,095 79 | | | | 98,637 | 29,095 79 | 29,095 79 |
| Kent | Richibouctou | 102,848 | 35,555 53 | | 13,230 | 3,308 02 | 3,308 02 | 116,078 | 38,863 55 | |
| | Cocagne | 27,180 | 9,601 45 | | | | | 27,180 | 9,601 45 | |
| | Bouctouche | 13,005 | 4,934 24 | | | | | 13,005 | 4,934 24 | |
| | do Pointe au Prêtre | 3,510 | 1,110 70 | | | | | 3,510 | 1,110 70 | |
| | do Pointe Chapelle | 4,140 | 1,310 07 | | | | | 4,140 | 1,310 07 | |
| | do quai Robertson | 45 | 14 23 | 52,526 22 | | | | 45 | 14 23 | 55,834 24 |
| King | Pointe Bellisle | 60,170 | 8,156 76 | | | | | 60,170 | 8,156 76 | |
| | Rivière Kennebecasis | 116,270 | 20,081 83 | | | | | 116,270 | 20,081 83 | |
| | Moss Glen | 10,200 | 1,924 47 | 30,163 06 | | | | 10,200 | 1,924 47 | 30,163 06 |
| Northumberland | Fer à cheval, Miramichi | 208,892 | 55,058 36 | | | | | 208,892 | 55,058 36 | |
| | Barre extérieure " | 29,935 | 7,965 31 | | | | | 29,935 | 7,965 31 | |
| | Grande Dune " | 37,975 | 10,121 67 | | | | | 37,975 | 10,121 67 | |
| | Gordan Flats " | 22,425 | 4,403 95 | 77,549 29 | | | | 22,425 | 4,403 95 | 77,549 29 |
| Queen | Grand Lac | 93,555 | 16,372 96 | | | | | 93,555 | 16,372 96 | |
| | do anse McManus | 20,440 | 4,522 82 | | | | | 20,440 | 4,522 82 | |
| | Jemseg | 61,305 | 12,117 74 | | 9,275 | 1,244 64 | | 70,580 | 13,362 38 | |
| | Waashademoak | 48,975 | 6,340 83 | | | | | 48,975 | 6,340 83 | |
| | Grimross, Mid-ground | 12,040 | 3,274 99 | | | | | 12,040 | 3,274 99 | |
| | Gagetown Creek | 6,965 | 1,894 52 | 44,523 86 | | | | 6,965 | 1,894 52 | |
| | Ile de la Cuiller | | | | 3,000 | 402 51 | 1,647 15 | 3,000 | 402 51 | 46,171 01 |
| Ristigouche | Dalhousie | 22,301 | 6,543 08 | | | | | 22,301 | 6,543 08 | |
| | Traverse | 62,860 | 14,602 83 | 21,145 91 | 47,950 | 6,813 10 | 6,813 10 | 110,810 | 21,415 93 | 27,959 01 |
| Saint-Jean (Cité et Cté) | Terminus, ch. de fer I. C. | 139,810 | 37,130 01 | | | | | 139,810 | 37,130 01 | |
| | Ile de la Marine | 25,294 | 9,296 79 | | | | | 25,294 | 9,296 79 | |
| | Anse au Marbre | 29,925 | 4,374 40 | | | | | 29,925 | 4,374 40 | |
| | Scieries Murray | 23,880 | 3,441 65 | | | | | 23,880 | 3,441 65 | |
| | Indiantown, quai | 1,615 | 192 83 | | | | | 1,615 | 192 83 | |

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Quai Long | 7,137 | 2,680 24 | ........ | ........ | ........ | ........ | 7,137 | 2,680 24 | |
| | Millar et Woodman | 9,275 | 1,090 42 | ........ | ........ | ........ | ........ | 9,275 | 1,090 42 | |
| | Hayford, Stetson et Cie. | 8,015 | 942 29 | ........ | ........ | ........ | ........ | 8,015 | 942 29 | |
| | Quai International | 450 | 52 90 | ........ | ........ | ........ | ........ | 450 | 52 90 | |
| | Quai Adams | 7,513 | 3,247 29 | ........ | ........ | ........ | ........ | 7,513 | 3,247 29 | |
| | Quai de la ligne Anchor | 4,695 | 996 81 | ........ | ........ | ........ | ........ | 4,695 | 996 81 | |
| | Quai c.de f. Dominion Atlantic | 15,525 | 4,484 72 | 67,930 35 | ........ | ........ | ........ | 15,525 | 4,484 72 | |
| | Quai d'hiver de St-Jean | ........ | ........ | ........ | 127,270 | 21,846 54 | ........ | 127,270 | 21,846 54 | |
| | Moulin Purves | ........ | ........ | ........ | 400 | 53 67 | 21,900 21 | 400 | 53 67 | 89,830 56 |
| Sunbury | Oromocto | 287,873 | 55,775 79 | 55,775 79 | ........ | ........ | ........ | 287,873 | 55,775 79 | 55,775 79 |
| Westmoreland | Pointe du Chêne | 92,925 | 27,599 90 | 27,599 90 | ........ | ........ | ........ | 92,925 | 27,599 90 | 27,599 90 |
| York | Frédéricton | 54,320 | 12,010 54 | ........ | 2,850 | 382 38 | 382 38 | 57,170 | 12,392 92 | |
| | Traverse Ste-Marie | 15,570 | 6,827 36 | ........ | ........ | ........ | ........ | 15,570 | 6,827 36 | |
| | Gibson | 30,395 | 4,379 52 | ........ | ........ | ........ | ........ | 30,395 | 4,379 52 | |
| | Nashwaak | 1,600 | 435 22 | ........ | ........ | ........ | ........ | 1,600 | 435 22 | |
| | Bas-fds Fisher et des Châtaig | 8,200 | 1,547 12 | ........ | ........ | ........ | ........ | 8,200 | 1,547 12 | |
| | Quai, ch.de f. Canada, Est | 3,250 | 938 82 | 26,138 58 | ........ | ........ | ........ | 3,250 | 938 82 | 26,520 96 |
| | | 1,830,940 | 432,448 75 | 432,448 75 | 203,975 | 34,050 86 | 34,050 86 | 2,034,915 | 466,499 61 | 466,499 61 |

## DRAGAGE—PROVINCES MARITIMES—*Suite*.

DÉPENSES pour dragage dans l'Ile du Prince-Edouard pendant les vingt-cinq exercices terminés le 30 juin 1897.

| Comté. | Localité. | Total pour les vingt-cinq exercices terminés le 30 juin 1897. Quantité. | Coût. | Coût par comté. | Pour l'exercice 1896-97. Quantité. | Coût. | Coût par comté. | Quantité totale. | Coût total. | Coût total pour chaque comté. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | vgs. c. | $ c. | $ c. | vgs. c. | $ c. | $ c. | vgs. c. | $ c. | $ c. |
| King | Grande-Rivière | 76,170 | 15,304 04 | | | | | 76,170 | 15,304 04 | |
| | Rivière Montague | 132,480 | 22,819 11 | | | | | 132,480 | 22,819 11 | |
| | Havre Murray, sud | 99,453 | 17,638 73 | | | | | 99,453 | 17,638 73 | |
| | Sturgeon | 16,026 | 6,066 27 | | | | | 16,026 | 6,066 27 | |
| | Quai Ste-Marie | 21,963 | 4,752 55 | | | | | 21,963 | 4,752 55 | |
| | Quai du ch. de fer Georgetown | 1,002 | 408 32 | | | | | 1,002 | 408 32 | |
| | Pont Cardigan | 35,955 | 8,619 36 | | | | | 35,955 | 8,619 36 | |
| | Newport | 3,240 | 917 82 | | | | | 3,240 | 917 82 | |
| | Souris | 3,825 | 1,083 53 | 77,609 73 | | | | 3,825 | 1,083 53 | 77,609 73 |
| Queen | Charlottetown, quai de ch. de fer | 54,618 | 15,003 50 | | 5,400 | 1,156 32 | | 60,018 | 16,159 82 | |
| | do quai Pownal | 14,193 | 2,963 50 | | | | | 14,193 | 2,963 50 | |
| | do Traverse | 4,045 | 670 61 | | 3,420 | 732 32 | | 7,465 | 1,403 93 | |
| | do Cie de navig. à vap. | 7,668 | 4,904 51 | | | | | 7,668 | 4,904 51 | |
| | do quai Connolly | 5,343 | 3,417 17 | | 4,635 | 992 51 | | 9,978 | 4,409 68 | |
| | do Peake, Frères et Cie | 12,195 | 5,362 46 | | | | | 12,195 | 5,362 46 | |
| | do cale, rue de la Reine | 3,915 | 1,109 03 | | | | | 3,915 | 1,109 03 | |
| | do quai Geo. Peake | 5,805 | 1,644 42 | | | | | 3,805 | 1,644 42 | |
| | do quai Poole | 405 | 114 72 | | 6,030 | 1,291 23 | | 6,435 | 1,405 95 | |
| | do quai McMillan | | | | 6,165 | 1,320 13 | | 6,165 | 1,320 13 | |
| | do égout de l'édifice du gouvernement | | | | 5,335 | 1,146 68 | | 5,335 | 1,146 68 | |
| | Webster's-Corner, riv. de l'Est | | | | 203 | 43 47 | | 203 | 43 47 | |
| | Crapaud (Victoria) | 89,782 | 27,493 03 | | 19,870 | 4,254 96 | | 109,652 | 31,747 99 | |
| | Baie Pownal | 33,610 | 6,536 20 | | | | | 33,610 | 6,536 20 | |
| | Pointe Rocheuse | 82,920 | 13,426 13 | | | | | 82,920 | 13,426 13 | |
| | Rivière Vernon | 17,860 | 6,326 72 | | | | | 17,860 | 6,326 72 | |
| | Iles des Bois | 2,780 | 548 00 | | | | | 2,780 | 548 00 | |
| | Crique des Neuf-Milles | 31,650 | 6,286 46 | | | | | 31,650 | 6,286 46 | |
| | Quai Hickey | 750 | 150 51 | | | | | 750 | 150 51 | |
| | Pointe Carr | 12,165 | 2,441 28 | | | | | 12,165 | 2,441 28 | |
| | Pinette | 3,825 | 756 24 | | | | | 3,825 | 756 24 | |
| | Fort Augustus | 3,195 | 631 68 | | | | | 3,195 | 631 68 | |
| | Traverse de Southport | 33,015 | 5,528 75 | | | | | 33,015 | 5,528 75 | |

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Prince | Pointe Rouge | 7,161 | 3,879 60 | | | | | 7,161 | 3,879 60 | |
| | Rustico-Nord | 13,536 | 4,775 38 | | | | | 13,536 | 4,775 38 | |
| | Rustico-Sud | 11,649 | 4,109 67 | | | | | 11,649 | 4,109 67 | |
| | Crique Gauthier | 17,847 | 8,305 50 | 126,384 71 | | | 10,937 62 | 17,847 | 8,305 50 | 137,322 33 |
| | Summerside | 29,396 | 8,013 37 | | | | | 29,396 | 8,013 37 | |
| | Jetée de la Pointe Hurd | 41,070 | 7,289 95 | | | | | 41,070 | 7,289 95 | |
| | Tignish | 11,387 | 13,005 45 | | | | | 11,387 | 13,005 45 | |
| | Cascumpec | 1,157 | 538 42 | | | | | 1,157 | 538 42 | |
| | Cap Traverse | 16,740 | 5,105 89 | 33,953 08 | | | | 16,740 | 5,105 89 | 33,953 08 |
| | | 959,796 | 237,947 52 | 237,947 52 | 51,078 | 10,937 62 | 10,937 62 | 1,010,874 | 248,885 14 | 248,885 14 |

## DÉPENSES pour dragage dans la province de Québec pendant les vingt-cinq exercices terminés le 30 juin 1897.

A même le crédit des provinces maritimes.

| Comté. | Localité. | Total pour les vingt-cinq exercices terminés le 30 juin 1897. | | | Pour l'exercice 1897. | | | Quantité totale. | Coût tot | Coût total pour chaque comté. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Quantité. | Coût. | Coût par comté. | Quantité. | Coût. | Coût par comté. | | | |
| | | vgs cubes. | $ c. | $ c. | vgs cubes. | $ | $ c. | vgs cubes. | $ c. | $ c. |
| Iles de la Madeleine, co. Gaspé | Havre aux Maisons | 6,800 | 2,392 92 | | | | | 6,800 | 2,392 92 | |
| do do | Havre de Amherst | 495 | 242 05 | 2,634 97 | | | | 495 | 242 05 | 2,634 97 |
| Témiscouata | Rivière-du-Loup | 2,587 | 825 47 | 825 47 | | | | 2,587 | 825 47 | 825 47 |
| Rimouski | Rimouski | 8,123 | 3,997 59 | 3,997 59 | | | | 8,123 | 3,997 59 | 3,997 59 |
| Total | | 18,005 | 7,458 03 | 7,458 03 | | | | 18,005 | 7,458 03 | 7,458 03 |

ETAT du dragage indiquant les quantités de matières enlevées et le prix du travail fait dans chaque province pendant les vingt-cinq exercices terminés le 30 juin 1897.

| Exercice. | Nouvelle-Ecosse. | | Ile du Prince-Edouard. | | Nouveau-Brunswick. | | Québec. | | Quantité totale. | Dépense totale. | Coût par verge cube. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Quantité. | Coût. | Quantité. | Coût. | Quantité. | Coût. | Quantité. | Coût. | | | |
| | vgs cubes. | $ c. | vgs cubes. | $ c. | vgs cubes. | $ c. | vgs cubes. | $ c. | vgs cubes. | $ c. | $ c. |
| 1872-73 | 23,260 | 8,422 70 | .......... | .......... | 38,060 | 13,240 50 | .......... | .......... | 61,320 | 21,663 20 | 0 35·328 |
| 1873-74 | 18,600 | 6,545 61 | .......... | .......... | 57,725 | 14,395 57 | 6,800 | 2,392 92 | 83,125 | 23,334 10 | 0 28·071 |
| 1874-75 | 24,416 | 13,238 83 | 18,655 | 9,892 89 | 78,223 | 17,325 05 | .......... | .......... | 121,294 | 40,456 77 | 0 33·354 |
| 1875-76 | 91,974 | 21,885 90 | 58,283 | 10,891 80 | 79,935 | 17,040 52 | .......... | .......... | 230,192 | 49,818 22 | 0 21·642 |
| 1876-77 | 127,785 | 34,846 74 | 74,460 | 12,758 27 | 97,690 | 23,161 90 | .......... | .......... | 299,935 | 70,766 91 | 0 23·594 |
| 1877-78 | 106,857 | 29,607 94 | 82,860 | 12,011 18 | 81,070 | 23,323 92 | .......... | .......... | 270,787 | 64,943 04 | 0 23·983 |
| 1878-79 | 116,307 | 28,267 59 | 46,490 | 9,164 07 | 132,555 | 27,400 22 | .......... | .......... | 295,352 | 64,831 88 | 0 21·951 |
| 1879-80 | 127,684 | 34,765 84 | 36,390 | 12,674 98 | 63,540 | 16,581 79 | 765 | 374 08 | 228,379 | 64,396 69 | 0 28·197 |
| 1880-81 | 87,118 | 23,061 64 | 46,335 | 9,298 53 | 44,315 | 12,385 85 | 2,317 | 693 44 | 180,085 | 45,439 46 | 0 25·232 |
| 1881-82 | 89,566 | 33,363 71 | 47,325 | 9,356 57 | 79,640 | 18,626 87 | .......... | .......... | 216,531 | 61,347 15 | 0 28·331 |
| 1882-83 | 143,616 | 42,996 93 | 68,535 | 11,080 37 | 48,565 | 13,422 70 | .......... | .......... | 260,716 | 67,500 00 | 0 25·890 |
| 1883-84 | 157,560 | 49,050 58 | 79,750 | 13,355 05 | 47,058 | 17,103 38 | .......... | .......... | 284,368 | 79,509 01 | 0 27·959 |
| 1884-85 | 76,164 | 25,250 73 | 55,075 | 8,668 01 | 128,997 | 24,460 35 | 8,123 | 3,997 59 | 268,359 | 62,376 68 | 0 23·242 |
| 1885-86 | 56,790 | 21,482 05 | 17,137 | 10,349 66 | 68,505 | 14,874 63 | .......... | .......... | 142,432 | 46,706 34 | 0 32·792 |
| 1886-87 | 53,400 | 25,621 19 | 6,137 | 6,214 74 | 69,440 | 11,452 86 | .......... | .......... | 128,977 | 43,288 79 | 0 33·56 |
| 1887-88 | 84,175 | 29,847 60 | 3,775 | 5,899 90 | 50,152 | 9,252 50 | .......... | .......... | 138,102 | 45,000 00 | 0 32·58 |
| 1888-89 | 56,910 | 32,697 00 | 24,240 | 15,502 95 | 63,633 | 16,598 08 | .......... | .......... | 144,783 | 64,798 03 | 0 27·29 |
| 1889-90 | 59,783 | 22,821 55 | 31,422 | 11,085 39 | 86,068 | 20,544 93 | .......... | .......... | 177,273 | 54,451 87 | 0 30·71 |
| 1890-91 | 61,698 | 24,386 57 | 19,004 | 8,843 92 | 96,588 | 20,375 06 | .......... | .......... | 177,290 | 53,605 55 | 0 30·23 |
| 1891-92 | 81,993 | 27,376 08 | 31,382 | 12,788 34 | 75,023 | 20,592 85 | .......... | .......... | 188,398 | 60,757 27 | 0 32·249 |
| 1892-93 | 40,834 | 18,125 58 | 66,585 | 15,112 83 | 108,035 | 23,742 26 | .......... | .......... | 215,454 | 56,980 67 | 0 26·44 |
| 1893-94 | 59,581 | 28,664 99 | 61,536 | 12,269 24 | 77,505 | 21,564 27 | .......... | .......... | 198,622 | 62,498 50 | 0 31·46 |
| 1894-95 | 105,463 | 32,202 70 | 48,060 | 10,428 90 | 59,715 | 13,630 11 | .......... | .......... | 213,238 | 56,261 71 | 0 26·38 |
| 1895-96 | 36,428 | 15,828 89 | 36,360 | 10,299 93 | 98,905 | 21,352 63 | .......... | .......... | 171,693 | 47,481 45 | 0 27·65 |
| 1896-97 | 84,735 | 22,080 46 | 51,078 | 10,937 62 | 203,975 | 34,050 86 | .......... | .......... | 339,788 | 67,068 94 | 0 19·73 |
| | 1,972,697 | 652,439 40 | 1,010,874 | 248,885 14 | 2,034,917 | 466,499 66 | 18,005 | 7,458 03 | 5,036,493 | 1,375,282 23 | 0 27·10 |

ÉTAT du dragage indiquant la quantité des matières enlevées et le coût du travail fait dans chaque province, pendant les vingt-cinq exercices terminés le 30 juin 1897.

| Exercice. | Nouvelle-Ecosse. | | Ile du Prince-Edouard. | | Nouveau-Brunswick. | | Québec. | | Quantité totale. | Dépense totale. | Coût par verge cube. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Quantité. | Coût. | Quantité. | Coût. | Quantité. | Coût. | Quantité. | Coût. | | | |
| | vgs c. | $ c. | vgs c. | $ c. | vgs c. | $ c. | vgs c. | $ c. | vgs c. | $ c. | $ c. |
| 1878-79 | 245 | 555 13 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 245 | 555 13 | 2 26·58 |
| 1879-80 | 12,370 | 3,666 90 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 12,370 | 3,666 90 | 0 29·64 |
| 1880-81 | 11,140 | 2,560 25 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 11,140 | 2,560 25 | 0 22·98 |
| 1881-82 | 10,640 | 2,650 00 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 10,640 | 2,650 00 | 0 24·90 |
| 1882-83 | 8,190 | 2,500 00 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 8,190 | 2,500 00 | 0 30·52 |
| 1883-84 | 5,460 | 2,500 00 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 5,460 | 2,500 00 | 0 45·78 |
| 1884-97 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| | 48,045 | 14,432 28 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 48,045 | 14,432 28 | 0 30·03 |

ETAT indiquant les quantités de matières enlevées par chaque dragueur ainsi que ses dépenses, pendant les vingt-cinq exercices terminés le 30 juin 1897.

| Dragueur. | Quantités totales et coût pour les vingt-cinq exercices terminés le 30 juin 1896. | | | Exercices 1896-97. | | | Total pour vingt-cinq exercices terminés le 30 juin 1897. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Quantité totale. | Coût total. | Coût par verge cube. | Quantité. | Coût total. | Coût par verge cube. | Quantité totale. | Coût total. | Coût par verge cube. |
| | vgs c. | $ c. | $ c. | vgs c. | $ c. | $ c. | vgs c. | $ c. | $ c. |
| "St. Lawrence" | 975,824 | 294,006 17 | 0 30·129 | 90,650 | 12,880 28 | 0 14·208 | 1,066,474 | 306,886 45 | 0 28·77 |
| "Canada" | 686,599 | 232,401 14 | 0 33·848 | 35,370 | 8,843 89 | 0 25·004 | 721,969 | 241,245 03 | 0 33·41 |
| "New Dominion" | 1,019,928 | 197,887 43 | 0 19·402 | 87,877 | 11,790 90 | 0 13·417 | 1,107,805 | 209,678 33 | 0 18·96 |
| "Prince Edward" | 953,886 | 234,592 56 | 0 24·593 | 51,078 | 10,937 62 | 0 21·414 | 1,004,964 | 245,530 18 | 0 24·43 |
| "Cape Breton" (ancien) | 534,938 | 139,074 33 | 0 25· 99 | ........ | ........ | ........ | 534,938 | 139,074 33 | 0 25·99 |
| "Geo. McKenzie" | 513,965 | 203,754 07 | 0 39·643 | 19,895 | 10,477 41 | 0 52·663 | 533,860 | 214,231 48 | 0 40·12 |
| "Cape Breton" (nouveau) | ........ | ........ | ........ | 54,918 | 12,138 84 | 0 22·103 | 54,918 | 12,138 84 | 0 22·10 |
| Totaux | 4,685,140 | 1,301,715 70 | 0 27·784 | 339,788 | 67,068 94 | 0 19·738 | 5,024,928 | 1,368,784 64 | 0 27·03 |

ÉTAT indiquant les quantités de matières enlevées par dragage à la pelle et des dépenses dans chaque localité, pendant les vingt-cinq exercices terminés le 30 juin 1897.

| Localité. | Quantités totales et coût pour les vingt-cinq exercices terminés le 30 juin 1897. | | | Exercice 1896-97. | | | Total pour vingt-cinq exercices terminés le 30 juin 1897. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Quantité totale. | Coût total. | Coût par verge cube. | Quantité totale. | Coût total. | Coût par verge cube. | Quantité totale. | Coût total. | Coût par verge cube. |
| | vgs. c. | $ c. | $ c. | vgs. c. | $ c. | $ c. | vgs. c. | $ c. | $ c. |
| Parrsboro', N.-E. | 42,595 | 12,804 68 | 0 30·06 | ........... | ........... | ........... | ........... | ........... | ........... |
| Windsor, N.-E. | 5,450 | 1,627 60 | 0 29·86 | ........... | ........... | ........... | ........... | ........... | ........... |
| Totaux | 48,045 | 14,432 28 | 0 30·03 | ........... | ........... | ........... | ........... | ........... | ........... |

# PROVINCE DE QUÉBEC.

## CHENAL DES NAVIRES, FLEUVE SAINT-LAURENT, ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC.

Pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897, quatre dragueurs-élévateurs ont travaillé à creuser le chenal des navires entre Montréal et Québec, aux endroits suivants.

### PORT DE MONTRÉAL.

Le dragueur n° 8, qui travaillait dans le chenal en face de l'île Ronde le 1er juillet 1896, continua le creusage dans le port de Montréal jusqu'à la clôture de la navigation. Le 15 mai 1897, il reprit son travail et le continua jusqu'à la fin de l'exercice. Les matières enlevées consistaient en tuf, pierres et gravier. La quantité totale enlevée fut de 31,700 verges cubes, au prix de 43$\frac{72}{100}$ centins la verge.

### POINTE-AUX-TREMBLES (en haut.)

Au commencement de l'exercice 1896-97, le dragueur n° 11 fonctionnait dans le chenal de la Pointe-aux-Trembles, nettoyant et élargissant la courbe à l'extrémité d'amont, et il y continua le même travail jusqu'à la clôture de la navigation, le 11 novembre. Le 19 mai 1897, il reprit les opérations jusqu'à la fin de l'exercice. 119,577 verges cubes de pierres, gravier et glaise molle furent enlevées, au prix de 12$\frac{95}{100}$ centins la verge cube.

Le dragueur n° 12 fut aussi employé en chenal de la Pointe-aux-Trembles depuis le commencement de l'exercice jusqu'à la clôture de la navigation en 1896, nettoyant et élargissant la courbe à l'extrémité d'aval.

Le dragueur reprit les opérations au même endroit le 20 mai 1897 et termina l'ouvrage qui lui était assigné le 17 juin, ayant enlevé 128,240 verges cubes de glaise molle et de pierres, au prix de 11$\frac{17}{100}$ centins la verge cube.

Ce dragueur fut alors envoyé à Contrecœur où le travail fut commencé le 18 juin et continué jusqu'à la fin de l'exercice pour élargir le chenal de Contrecœur à l'île Saint-Ours. La quantité totale de matières enlevées, sable et pierres, fut de 11,29 verges cubes, au prix de 10$\frac{17}{100}$ centins la verge cube.

### LOTBINIÈRE.

Le 1er juillet 1896, le dragueur *Laval* fit du creusage à la Barre à Boulard, Lotbinière, et continua ce travail difficile jusqu'à l'achèvement du chenal de 400 pieds, le 3 août. Il fut alors installé sur le côté sud du chenal pour l'élargir de 100 pieds, et continua jusqu'à la clôture de la navigation. Le 3 juin 1897, le dragueur reprenait le même travail au chenal de Lotbinière et il le continua jusqu'à la fin de l'exercice.

La quantité totale de matières enlevées, ,tuf pierres, etc., fut de 39,490 verges cubes, au prix de 4$\frac{15}{100}$ centins la verge cube.

### DRAGAGE À BELŒIL, RIVIÈRE RICHELIEU.

La rivière Richelieu sort du lac Champlain à son extrémité nord, et, après une course de 80 milles, se jette dans le Saint-Laurent au lac Saint-Pierre.

Le drageur *Saint-Louis* fut employé sur la rivière Richelieu, près de Belœil, pour préparer le fond du caissonnage de la jetée conductrice qui est construite sur le bord ouest de la rivière, et il fit du dragage depuis le 9 jusqu'au 25 novembre 1896.

Il déplaça 2,714 verges cubes de sable et de roches.

**DRAGAGE DU CHENAL DES NAVIRES, FLEUVE SAINT-LAURENT, entre Montréal et Québec. Résumé du travail fait pendant l'exercice finissant le 30 juin 1897.**

| Vaisseaux. | Localité. | Durée du service. | | Journée nominale de travail, 10 heures par jour. | | Appareils de dragage en mouvement. | | Quantité enlevée en verges cubes, mesure de chalan. | | | Matières enlevées. | Quantité enlevée en verges cubes dans chaque localité. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Jours. | Total des jours. | Heures. | Total des heures. | Heures. | Total des heures. | Terre, gravier, etc. | Roches, cailloux, etc. | Total. | | Lotbinière. | Havre de Montréal. | Pointe-aux-Trembles, en haut. | Contrecœur. |
| Dragueur Laval.... | Lotbinière...... | 134 | 134 | 1,340 | 1,340 | 1,061½ | 1,061½ | ...... | 39,490 | 39,490 | Tuf, pierres et cailloux....... ... .... | 39,490 | ........ | ........ | ........ |
| do n° 8 ..... | Havre de Montréal ... .... | 154 | 154 | 1,540 | 1,540 | 1,268½ | 1,268½ | 31,700 | ........ | 31,700 | Pierres, gravier et tuf ............... | ........ | 31,700 | ........ | ........ |
| do n° 11 ..... | Poi'te-aux-Trembles, en haut.. | 149 | 149 | 1,490 | 1,490 | 1,271 | 1,271 | 119,577 | ........ | 119,577 | Glaise molle, gravier, pierres et tuf . .... | ........ | ....... | 119,577 | ........ |
| do n° 12 ..... | Poi'te-aux-Trembles, en haut.. | 137 | .. .. | 1,370 | . ... | 1,144 | .. | 128,240 | ........ | ........ | Glaise molle et pierres. | ........ | ........ | 128,240 | ... .... |
| do n° 12 ..... | Contrecœur. . . | 11 | 148 | 110 | 1,480 | 80½ | 1,224½ | 11,200 | ........ | 139,440 | Sable et pierres... ... | ........ | ........ | ........ | 11,200 |
| | Totaux .... | .... | .... | ...... | .... | ..... | ...... | 290,717 | 39,490 | 330,207 | Totaux ........ | 39,490 | 31,700 | 247,817 | 11,200 |

DRAGAGE DU CHENAL DES NAVIRES, FLEUVE SAINT-LAURENT, entre Montréal et Québec

| Vaisseaux. | Combustible. | Gages. | Pension. | Approvisionnements et matériel. | Reconstruction et réparations. | Dépense pour nouveau matériel. | Proportion des dépenses totales d'entret., y compris celles d'examens, inspec., etc. | Dépense totale pour chaque vaisseau. | Dépense totale pour chaque service. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Dragueur Laval. | 1,370 30 | 3,068 80 | 864 59 | 847 22 | 1,113 17 | | 2,216 85 | 9,480 93 | |
| do n° 8 .. | 1,695 06 | 2,692 66 | 912 03 | 354 06 | 604 91 | | 1,910 04 | 8,168 76 | |
| do n° 11 . | 1,712 40 | 2,633 87 | 879 52 | 770 27 | 1,363 05 | | 2,245 86 | 9,604 97 | |
| do n° 12 . | 1,703 30 | 2,735 61 | 880 60 | 418 84 | 1,231 67 | | 2,127 11 | 9,097 13 | 36,351 79 |
| do do . | | | | | | | | | |
| Remorq. Cartier | 630 25 | 1,494 19 | 480 78 | 173 31 | 67 08 | | 868 42 | 3,714 03 | |
| do St. Francis.. | 1,054 50 | 1,233 28 | 426 00 | 179 27 | 109 39 | | 916 29 | 3,918 73 | |
| do M.F.Parsons | 840 55 | 1,136 32 | 413 59 | 113 87 | 481 69 | | 911 27 | 3,897 29 | |
| do C.J.Brydges | 808 37 | 1,415 93 | 445 56 | 157 22 | 447 23 | | 999 25 | 4,273 56 | |
| do John Pratt. | 1,040 35 | 1,728 07 | 719 23 | 540 57 | 277 02 | | 1,313 87 | 5,619 11 | 21,422 72 |
| Explorateur St. James.. ..... | 184 70 | 483 49 | 140 99 | 257 51 | 312 88 | | 2,425 01 | 3,804 58 | 3,804 58 |
| Arrache-pierre n° 2.......... | 81 20 | 406 80 | 95 81 | 96 07 | 68 73 | | 228 46 | 977 07 | 977 07 |
| *Nouveau matériel.* | | | | | | | | | |
| Drag. Laurier.. | | | | | | 12,776 87 | 3,899 23 | 16,676 10 | |
| Remorq. Saint-Jean, Iberville. | | | | | | 12,762 31 | 3,955 83 | 16,918 14 | |
| Nouveaux chalans.......... | | | | | | 8,184 02 | 2,497 60 | 10,681 62 | 44,275 86 |
| Totaux.... | 11,120 98 | 19,029 02 | 6,258 70 | 3,908 21 | 6,076 82 | 33,923 20 | 26,515 09 | 106,832 02 | 106,832 02 |

CLASSIFICATION ET DÉBOURSÉS pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

| Service de l'arrache-pierre. | Remorquage. | Service d'hydrographie. | Coût total du travail pour chaque dragueur avec ses accessoires. | Nombre de jours de travail. | Heures d'ouvrage. | Coût par jour. | Coût total pour chaque localité. | Nombre de verges cubes enlevées. | Coût par verge. | Matières enlevées. | Localité. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | | | $ c. | $ c. | | c. | | |
| 977 07 | 5,595 20 | 990 35 | 17,043 55 | 134 | 1,061½ | 127 19 | 17,043 55 | 39,490 | 43 2/100 | Tuf, pierres et cailloux. | Lotbinière. |
| ...... | 4,823 32 | 862 81 | 13,854 89 | 154 | 1,268½ | 90 00 | 13,854 89 | 31,700 | 43 70/100 | Tuf, gravier et pierres. | Havre de Montréal. |
| .... | 5,655 96 | 1,002 73 | 16,263 66 | 149 | 1,271 | 109 15 | 16,263 66 | 119,577 | 13 60/100 | Tuf, gravier, pierres et glaise molle | Pointe-aux-Trembles (en haut). |
| ...... | 5,348 24 | 948 69 | 15,494 06 | 137 | 1,144 | 104 01 | 14,249 93 | 28,240 | 11 11/100 | Glaise molle et pierres. | do |
| ...... | ......... | ........ | ......... | 11 | 80½ | 104 01 | 1,144 13 | 11,200 | 10 21/100 | Glaise et pierres. | Contrecœur. |
| ...... | ......... | ........ | ......... | .... | ...... | .... | ......... | ........ | ...... | ............ | ............ |
| ...... | ......... | ........ | ......... | .... | ...... | .... | ......... | ........ | ...... | ............ | ............ |
| ...... | ......... | ........ | ......... | .... | ...... | .... | ......... | ........ | ...... | ............ | ............ |
| ...... | ......... | ........ | ......... | .... | ...... | .... | ......... | ........ | ...... | ............ | ............ |
| ...... | ......... | ........ | ......... | .... | ...... | .... | ......... | ........ | ...... | ............ | ............ |
| ...... | ......... | ........ | ......... | .... | ...... | .... | ......... | ........ | ...... | ............ | ............ |
| ...... | ......... | ........ | ......... | .... | ...... | .... | ......... | ........ | ...... | ............ | ............ |
| ...... | ......... | ........ | ......... | .... | ...... | .... | ......... | ........ | ...... | ............ | ............ |
| ...... | ......... | ........ | ......... | .... | ...... | .... | ......... | ........ | ...... | ............ | ............ |
| 977 07 | 21,422 72 | 3,804 58 | 62,556 16 | | | | 62,556 16 | 330,207 | .... | .......... | ............ |

DRAGAGE À BERTHIER (EN HAUT), CHENAL DE BERTHIER.

Berthierville (Berthier en haut), comté de Berthier, est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, près de l'extrémité d'amont du chenal de Berthier, à environ 45 milles de Montréal, vis-à-vis de Sorel. Population, environ 1,600 habitants.

Le chenal de Berthier est séparé du grand chenal du Saint-Laurent par les îles de Sorel. Ce chenal est utilisé par les vapeurs de la Compagnie de navigation Richelieu et Ontario et par les bateaux qui font le service local. Aussi a-t-on reconnu la nécessité d'améliorer de temps à autre la navigation de ces eaux par des dragages en différents endroits.

Afin d'établir une profondeur de 9 pieds à eau basse ordinaire, à partir de l'eau profonde, en amont de l'île au Foin jusqu'à l'eau profonde en aval de la rivière Chicot, un levé hydrographique complet du chenal de Berthier fut fait entre janvier et avril 1897.

Le résultat de ce travail fut qu'on trouva que de nouveaux dragages seraient nécessaires en différents endroits pour obtenir la profondeur voulue de 9 pieds dans un chenal de 100 pieds de large.

Le travail fut exécuté pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897, par le dragueur *St. Pierre*, du 9 septembre au 6 novemmbre 1896, et du 22 mai au 30 juin 1897. Le creusage n'était pas encore terminé à cette dernière date.

La quantité totale de matières enlevées, sable et glaise, se monte à 31,295 verges cubes.

DRAGAGE À BOUCHERVILLE.

Boucherville est un village constitué en corporation, dans le comté de Chambly, sur la rive sud du Saint-Laurent, à 9 milles de Montréal.

Du 24 octobre au 10 novembre 1896, le dragueur *Canal n°* 1 fut employé à enlever un banc de sable du chenal qui conduit au quai du village. Une tranchée de 150 pieds de long et 80 de large fut pratiquée à une profondeur de 10 pieds, et 880 verges cubes de glaise, tuf et roches furent enlevées.

DRAGAGE À CALUMET.

Calumet est un village du comté d'Argenteuil, sur la rive nord de l'Ottawa, à 60 milles de la ville d'Ottawa.

Du 19 au 28 octobre 1896, le dragueur *St. Louis* fut employé à creuser l'entrée de la baie de Calumet, à partir de la rivière Ottawa, et fit une tranchée de 475 pieds de long et 25 de large à une profondeur de 10 pieds, enlevant 1,965 verges cubes de sable.

DRAGAGE À CHATEAUGUAY.

Châteauguay est situé à l'embouchure de la rivière Châteauguay, dans le comté du même nom, à 14 milles sud-ouest de Montréal.

Le dragueur *Little Giant* fut employé au creusage en cet endroit, du 8 septembre au 5 novembre 1896, et continua du 16 au 30 juin 1897.

Le dragage fut fait sur trois bancs situés entre le quai et l'embouchure de la rivière Châteauguay ainsi qu'au quai lui-même. La profondeur d'eau obtenue fut de 7 pieds, et la quantité de matières enlevées, tuf, gravier, sable, argile, cailloux, fut de 11,515 verges cubes.

DRAGAGE À GRENVILLE.

Grenville est un village du comté d'Argenteuil, situé sur l'Ottawa, à 56 milles de Montréal.

Du 18 septembre au 1er octobre 1896, le dragueur *St. Louis* creusa en avant du quai principal, faisant 3 tranchées : une de 225 pieds de long et deux de 325, toutes les trois larges de 25 pieds, avec une profondeur de 10 pieds.

2,400 verges cubes de sable et glaise furent enlevées.

### DRAGAGE À LAPRAIRIE.

Laprairie, chef-lieu du comté du même nom, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à 7 milles en amont de Montréal.

Pendant la saison de la navigation, un des vapeurs de la compagnie Richelieu et Ontario fait le service journalier entre Laprairie et Montréal.

Le 2 juillet, le dragueur *Nithsdale* continua les opérations en cet endroit jusqu'au 3 novembre 1896, creusant les abords depuis le chenal principal jusqu'au quai.

Deux tranchées de 3,240 et 1,650 pieds de long et de 25 de large avec 8 pieds de profondeur à eau basse furent pratiquées.

18,704 verges cubes de tuf, pierres, glaise et cailloux furent enlevées.

### DRAGAGE AU BASSIN LOUISE, QUÉBEC.

Le dragueur n° 1 de la commission du havre de Montréal a été employé, du 7 au 12 juin 1897, à enlever le sable accumulé près des portes de l'écluse et aussi un ancien barrage; il a enlevé 3,280 verges cubes de glaise et sable, ainsi qu'une certaine quantité de vieux bois.

### DRAGAGE À PAPINEAUVILLE.

Papineauville, dans le comté d'Ottawa, est situé sur la rive nord de l'Ottawa, à 41 milles d'Ottawa.

Du 12 août au 16 septembre 1896, le dragueur *St. Louis* fonctionna à Papineauville, P. Q.

Il fut employé à creuser l'entrée est de la baie de Papineauville à une profondeur de 10 pieds. Cinq tranchées d'une largeur de 25 pieds et d'une longueur de 300, 310, 320, 350 et 1,000 pieds furent pratiquées à l'entrée du chenal. Deux tranchées de même profondeur et d'une longueur de 60 et 105 pieds furent aussi creusées en face du quai du village.

5,205 verges cubes de glaise et de sable furent enlevées.

### DRAGAGE À LA POINTE-AUX-TREMBLES (en haut).

La Pointe-aux-Trembles (en haut), comté d'Hochelaga, est située dans l'île de Montréal, à 10 milles en aval de Montréal.

Du 29 septembre au 27 octobre 1896, le dragueur *Canal n° 1* pratiqua 4 tranchées de 8 pieds de profondeur, d'une longueur respective de 145, 155, 165 et 175 pieds et embrassant une largeur totale de 75 pieds, en avant du quai public. Une quantité totale de 4,625 verges cubes de glaise fut enlevée.

### DRAGAGE SUR LA RIVIÈRE SAINT-FRANÇOIS.

La rivière Saint-François sort du lac Saint-François et se jette dans le Saint-Laurent au lac Saint-Pierre.

Du 20 mai au 30 juin 1897, le dragueur *St. Louis* exécuta les travaux suivants dans cette rivière :

En avant du quai Tourville, aux scieries de Pierreville, deux tranchées de 1,050 pieds de long, 50 de large et 5 pieds de profondeur; de plus sur une batture, à la courbe de la rivière, en bas des scieries, une tranchée de 490 pieds de long et 25 de large avec une profondeur de 5 pieds fut achevée. La quantité de sable et glaise enlevée en ces deux endroits fut de 5,205 verges cubes.

#### DRAGAGE À L'ANSE DE SILLERY.

L'Anse de Sillery, comté de Québec, est située sur la rive nord du Saint-Laurent, 6 milles à l'ouest de la ville de Québec.

Des dragages furent exécutés en cet endroit par le dragueur n° 1 de la commission du havre de Montréal, entre le 10 mai et le 5 juin 1897.

Le travail consistait à creuser différentes tranchée le long d'une batture pour permettre aux bâtiments de charger du bois.

Le creusage fut fait à une profondeur de 25 pieds; 16,480 verges cubes de sable, glaise et gravier furent enlevées.

#### DRAGAGE À SAINT-JEAN DES CHAILLONS.

Saint-Jean des Chaillons, comté de Lotbinière, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, 57 milles à l'ouest de Québec.

Un petit arrache-pierre fut employée, du 10 septembre au 5 novembre 1896, à enlever les grosses roches qui obstruaient le chenal conduisant aux quais des briqueteries ; 302 verges cubes de roches furent enlevées.

#### DRAGAGE À SAINT-VALENTIN.

Saint-Valentin, comté de Saint-Jean, est situé sur la rive ouest de la rivière Richelieu, à 2 milles de Stottsville, station du chemin de fer du Grand-Tronc.

Du 3 au 30 juin 1897, le dragueur *Canal n° 1* fut employé à préparer le fond pour un nouveau quai. Trois tranchées de 110 pieds de long chacune sur une largeur totale de 55 pieds furent pratiqueés à une profondeur de 9 pieds. On fit aussi deux tranchées de 275 pieds de long et 55 pieds de large pour les deux dans le chenal nord du Richelieu, près de Saint-Valentin, avec une profondeur de 8 pieds à eau basse. En tout 4,480 verges cubes de glaise et sable fin furent enlevées.

## PROVINCE D'ONTARIO.

#### DRAGAGE À BELLE-RIVIÈRE.

Belle-Rivière est un village situé sur la rive sud du lac Saint-Clair, à l'embouchure de la rivière du même nom, dans le comté d'Essex-Nord, 17 milles à l'est de Windsor.

Le dragueur *Ontario*, continuant son travail de l'année précédente, fonctionna entre le 2 et le 12 juillet 1896.

Le creusage fut fait sur une barre de sable à l'embouchure de Belle-Rivière dans le lac Saint-Clair, pour obtenir une profondeur de 9 pieds; une tranchée de 160 pieds de long et 25 de large fut pratiquée par l'enlèvement de 3,483 verges cubes de glaise et sable.

Pendant l'exercice 1895-96, le dragueur *Ontario* avait enlevé 12,696 verges cubes de glaise et sable dans cette localité.

DRAGAGE À BELLEVILLE.

Belleville, chef-lieu du comté de Hastings, est situé sur la Baie de Quinté, à l'embouchure de la rivière Moira, 43 milles à l'ouest de Kingston.

Des améliorations considérables ont été faites dans le port et la rivière par des dragages exécutés dans les années précédentes.

Du 2 juillet au 17 août 1896, le dragueur *Queen* continua ses opérations de l'exercice précédent comme suit: deux tranchées de 190 et 338 pieds de long et d'une profondeur de 9 pieds furent pratiquées comme chenal conduisant au quai Lazier; deux tranchées de 500 et 350 pieds de long et 11 pieds de profondeur sur un banc à l'entrée du port; deux tranchées de 160 et 125 pieds avec une profondeur de 10 pieds du côté ouest de l'île Mill, et deux tranchées de 109 et 243 pieds avec une profondeur de 7 pieds à l'entrée de la rivière Moira. Toutes ces tranchées ont 25 pieds de largeur et ont nécessité l'enlèvement de 10,124 verges cubes de pierres, gravier, glaise et cailloux.

DRAGAGE À BOWMANVILLE.

Le havre de Bowmanville, ou Port-Darlington, comté de Durham-Ouest, est situé au nord du lac Ontario, 40 milles à l'est de Toronto.

Un banc de sable s'étant formé entre les jetées, le dragueur *Nipissing* fut employé, du 20 août au 5 octobre 1896, à pratiquer deux tranchées de 1,250 et 900 pieds de long, d'une largeur totale de 40 pieds, et d'une profondeur de 12 pieds entre les jetées depuis l'entrée jusqu'au havre, enlevant 16,950 verges cubes de sable.

DRAGAGE À COBOURG.

Cobourg, comté de Northumberland, est situé sur la rive nord du lac Ontario, 69 milles à l'est de Toronto.

Le dragueur *Nipissing* fut mis à l'ouvrage dans ce port le 31 mai 1897 et il y travaillait à la fin de l'exercice, le 30 juin 1897.

Quatre tranchées contiguës furent pratiquées entre les jetées, se terminant dans le havre, avec une longueur de 630, 615, 515 et 455 pieds, une largeur totale de 100 pieds et une profondeur de 14 pieds à eau basse.

12,925 verges cubes de tuf et sable furent enlevées par ces creusages.

DRAGAGE À LA BAIE DU FRANÇAIS.

La baie du Français ou havre Pickering, comté d'Ontario, est située sur le lac Ontario, 21 milles à l'est de Toronto.

Du 7 octobre au 5 novembre 1896, le dragueur *Nipissing* travailla dans cette localité au creusage d'une tranchée de 920 pieds de long, 25 de large, et d'une autre tranchée de 520 pieds de long, 20 de large, avec 12 pieds de profondeur pour les deux, entre les jetées. Il creusa aussi un petit banc sur le côté nord du chenal.

8,400 verges cubes de sable furent enlevées.

DRAGAGE À HAMILTON.

Hamilton est situé à l'extrémité ouest du lac Ontario ,sur la rive sud de la baie de Burlington, 40 milles au sud-ouest de Toronto.

Le 14 août dernier, ordre fut donné d'employer le dragueur *Nish*, appartenant à MM. McNamee et Simpson, pour continuer le dragage de la barre dans ce port, au pied de la rue James. On travailla activement à partir du 24 août et l'ouvrage fut

terminé le 26 septembre. Le dragueur fut en opération pendant 300 heures et enleva 12,560 verges cubes de matières, au prix de $2,400. Le salaire de l'inspecteur fut de $87.50, portant le total des dépenses de l'exercice 1896-97 à $2,487.50.

### DRAGAGE À HAWKESBURY.

Hawkesbury est un village du comté de Prescott, sur l'Ottawa, 82 milles à l'est d'Ottawa.

Du 2 au 17 octobre 1896, le dragueur *St. Louis* fut employé à faire une tranchée de 700 pieds de long, 25 de large, 8 de profondeur dans le chenal près du quai Roller, enlevant 2,685 verges cubes de glaise et sable.

### DRAGACE À LA RIVIÈRE KAMINISTIQUIA.

Cette rivière se déverse dans la baie du Tonnerre, lac Supérieur, à l'ouest de Por-Arthur, dans le district électoral d'Algoma.

Il se fait de grands chargements de grains pour l'est à l'embouchure de cette rivière.

Le 2 juillet 1896, le dragueur-élévateur n° 9 continua son travail de l'exercice précédent jusqu'au 6 novembre, creusant la rivière à 20 pieds au-dessous du zéro de l'échelle d'étiage.

Un chenal de 3,327 pieds de long et d'une largeur variant de 160 à 290 pieds fut pratiqué jusqu'à un endroit situé 360 pieds plus haut que l'élévateur B de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Une quantité totale de 142,800 verges cubes de glaise et sable fut enlevée.

Pendant l'exercice 1894-95, le dragueur n° 9 avait enlevé pour le même ouvrage 162,950 verges cubes, et en 1895-96, 237,750 verges cubes.

### DRAGAGE À MEAFORD.

Meaford est situé sur la baie Georgienne, dans le comté de Grey, à 19 milles d'Owen-Sound.

Du 1er au 30 juin 1897, le dragueur *Challange* fut mis en opération dans cette localité pour faire les creusages suivants:—Dans le havre extérieur ou entrée, deux tranchées de 308 et 656 pieds de long avec une profondeur de 15 pieds furent faites, et dans le havre intérieur ou bassin deux tranchées de 145 pieds de long, 50 de large et 12 de profondeur furent achevées.

9,180 verges de sable, glaise, tuf et gravier furent enlevées.

### DRAGAGE À MIDLAND.

Midland, comté de Simcoe, est situé sur la baie Georgienne, c'est le terminus du chemin de fer Grand-Tronc.

Le dragueur *Challange* fut employé deux jours dans ce port, les 28 et 29 septembre 1896, et il enleva 300 verges cubes de tuf et cailloux de la partie intérieure.

### DRAGAGE À NEWCASTLE.

Newcastle, comté de Durham-Ouest, est situé sur la rive nord du lac Ontario, 47 milles à l'est de Toronto.

Du 25 août au 25 septembre 1896, le dragueur *Queen* fut employé au creusage d'un banc de sable qui s'était formé entre les jetées. Deux tranchées de 970 et 550 pieds de long furent pratiquées à une profondeur de 11½ pieds sur la distance de 550

pieds entre les jetées, et une profondeur de 9 pieds pour les 420 pieds restants, dans le port.

12,500 verges cubes de sable et vase furent enlevées.

### DRAGAGE À OWEN-SOUND.

Owen-Sound est situé dans le canton de Sydenham, comté de Grey-Nord, à l'embouchure de la rivière Sydenham. Cette ville est le terminus du chemin de fer Canadien du Pacifique, section Toronto, Grey et Bruce, et de la ligne de la compagnie des vapeurs des grands lacs, ainsi que de l'embranchement du Grand-Tronc, division de la baie Georgienne et lac Erié.

Du 15 octobre au 6 novembre 1896, le dragueur de MM. Canan, Sadlier et Cie fut employé pendant 183½ heures au creusage du port à une profondeur de 19½ pieds à eau basse, là où c'était le plus nécessaire; la quantité de matières enlevées, principalement du sable, fut de 11,328 verges cubes.

Le travail fut repris par le même dragueur le 15 avril et continué jusqu'au 21 mai 1897; alors, avec la permission du département, le dragueur fut employé à des creusages pour la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et il demeura à son service jusqu'au 9 juin suivant. De cette date au 30 juin 1897, fin de l'exercice, il reprit l'ouvrage du gouvernement.

Du 15 avril au 21 mai 1897, et du 9 au 30 juin, les entrepreneurs enlevèrent 24,248 verges cubes de matières et travaillèrent 436 heures.

La quantité de dragage fait pendant l'exercice 1896-97 est donc de 35,576 verges cubes, presque tout sable; la dépense totale s'est élevée à $4,956, ce qui donne 14 centins par verge cube.

### DRAGAGE À PENETANGUISHENE.

Penetanguishene, comté de Simcoe-Est, est une anse de la baie Georgienne, sur l'embranchement Simcoe-Nord du Grand-Tronc. Du 2 juillet au 28 septembre 1896, le dragueur *Challenge* fut employé dans cette localité à faire des creusages suivants :—

Deux tranchées de 450 et 500 pieds de long furent pratiquées sur un banc vis-à-vis la *Réforme*, une de 210 pieds au quai de la ville, et deux de 700 pieds chacune le long de l'esplanade. De plus, neuf tranchées furent pratiquées vis-à-vis le moulin Beck comme suit: une de 256 pieds, une de 330 pieds, deux de 600 pieds, et cinq de 366 pieds de long, toutes ayant une largeur de 25 pieds. Tout le creusage a été fait à 16 pieds de profondeur au-dessous de zéro.

La quantité de sable, glaise et vase enlevée fut de 29,040 verges cubes.

### DRAGAGE À POINTE-ÉDOUARD.

Pointe-Edouard se trouve environ à 3 milles au nord de Sarnia, sur la rive est de la rivière Saint-Clair, à l'extrémité inférieure du lac Huron.

Le 14 août 1896, ordre fut donné d'employer le dragueur *Arnoldi* pour enlever cette partie de la barre, en face de l'élévateur du Grand-Tronc, qui empêchait les gros vaisseaux des lacs d'approcher pour décharger leurs cargaisons de grains.

Le travail fut commencé le 14 août et terminé le 27. Le dragueur travailla 142½ heures pour donner une profondeur minima de 18 pieds à eau basse et enlever 5,725 verges cubes de matières, principalement du gravier. Les frais d'inspection et autres dépenses incidentes se montèrent à $60. Les dépenses totales de l'exercice terminé le 30 juin 1897 s'élèvent à $1,200.

DRAGAGE À PORT-ARTHUR.

Port-Arthur, district d'Algoma, est une station de la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Des creusages ont été faits ici par le dragueur-élévateur n° 9, du 17 mai au 30 juin 1897, et se sont continués après la clôture de l'exercice 1896-97.

Les opérations se sont réparties sur une surface rectangulaire s'étendant de l'entrée jusqu'au port entre les brise-lames de l'ouest et du milieu, en bas du chenal, et en face des quais de MM. Walsh, Clavet, Mitchell et Mark, près du quai du Pacifique Canadien. La profondeur creusée est de 19 pieds à eau basse.

La longueur totale du chenal creusé est de 2,300 pieds, avec une largeur de 200 pieds de l'entrée du port jusqu'en avant des quais, et 400 pieds vis-à-vis des quais.

83,250 verges cubes de glaise et sable furent enlevées à Port-Arthur.

DRAGAGE À PORT-HOPE.

Port-Hope, dans le comté de Durham-Est, est situé sur le lac Ontario, 63 milles à l'est de Toronto.

C'est un port artificiel formé par des jetées construites dans le lac, et depuis leur construction, des dragages fréquents ont été faits à l'entrée afin de donner une suffisante profondeur d'eau aux vaisseaux qui viennent dans ce port.

Le dragueur *Nipissing* a travaillé à Port-hope depuis le 23 juillet jusqu'au 18 août 1896, creusant 4 tranchées entre les jetées à l'entrée du port. Trois de ces tranchées ont chacune 350 pieds de long et une 173 seulement, toutes ont 25 pieds de largeur avec une profondeur de 12 pieds.

Un petit banc de sable a aussi été enlevé de la partie est du havre.

La quantité de sable enlevée est de 5,880 verges.

DRAGAGE À PORT-STANLEY.

Le havre de Port-Stanley se trouve à l'embouchure du creek Chaudière, dans le comté d'Elgin-Est, sur la rive nord du lac Erié, à 24 milles de London, et est formé par deux jetées qui s'étendent dans le lac, une de chaque côté de la bouche du creek.

Le dragueur *Ontario* a été employé, du 22 mai au 30 juin 1897, au creusage du chenal entre les jetées pour porter la profondeur à 14 pieds. Une tranchée de 1,635 pieds de long et 60 pieds de large fut pratiquée de l'entrée au fond du havre, et deux autres tranchées de 300 et 150 pieds de long à l'entrée, afin de donner aux navires un accès facile.

La quantité de sable et vase enlevée fut de 11,980 verges.

DRAGAGE À PRESCOTT.

Prescott, comté de Grenville, est situé sur le Saint-Laurent, à 114 milles ouest de Montréal. La ville d'Ogdensburg, N.-Y., est juste en face de Prescott.

Le dragueur *Nipissing* fut employé en cet endroit du 2 au 17 juillet 1896 et il exécuta les creusages suivants :—

En face du quai McCarthy, une tranchée de 114 pieds de long, 25 de large, 13 de profondeur.

En face des quais Buckly, trois tranchées, 370, 200, et 60 pieds de long, 25 de large et 14 de profondeur.

Au quai Wiser, deux tranchées, 115 et 30 pieds de long, en face du quai et une de 90 pieds de long allant des précédentes à l'eau profonde, toutes trois ayant 25 pieds de large et 15 de profondeur.

La quantité de matières enlevées à Prescott par le dragueur *Nipissing* a été de 2,430 verges cubes de glaise et tuf. En y ajoutant les 8,610 verges cubes qui

ont été enlevées par le dragueur *Queen*, on a un total de 11,040 verges cubes déplacées par les deux dragueurs dans cette localité pendant l'exercice 1896-97.

Le dragueur *Queen* commença à fonctionner dans cette localité le 25 mai et il opérait encore à la fin de l'exercice 1897. Il a fait les creusages suivants :—Au quai du nouvel élévateur, six tranchées chacune de 100 pieds de long avec une largeur totale de 150 pieds et une profondeur de 12 pieds sur le côté est furent pratiquées, et du côté ouest quatre tranchées furent achevées : deux de 81 pieds de long chacune et deux de 100 et 75 pieds, toutes ayant une largeur de 25 pieds et une profondeur de 12. Des creusages furent également pratiqués en avant du quai de l'élévateur ainsi que dans le chenal qui y conduit, pour obtenir une profondeur uniforme de 14 pieds à eau basse.

A l'entrepôt de houille de la compagnie du Pacifique Canadien, il a été pratiqué deux tranchées de 280 pieds de long et 50 de large à une profondeur de 14 pieds.

### DRAGAGE DE LA RIVIÈRE THAMES.

La rivière Thames traverse un pays fertile dans la péninsule formée par les lacs Huron et Erié, et après un parcours de 160 milles dans la direction du sud-ouest, elle se jette dans le lac Saint-Clair. Elle est navigable pour les bateaux jusqu'à Chatham.

Du 17 juillet au 6 novembre 1896, le dragueur *Ontario* fut employé à approfondir les abords de l'embouchure de la rivière en faisant des tranchées à travers un banc de sable dans le lac Saint-Clair ; deux tranchées chacune de 4,797 pieds de long et 25 de large furent aussi pratiquées à l'entrée du chenal, et une autre de 400 pieds de long et 25 de large.

Du dragage a également été fait sur deux battures dans la rivière elle-même, entre son embouchure et Chatham ; quatre tranchées de 203, 742, 275, 742 pieds de long, 25 de large et 12 de profondeur furent pratiquées dans la partie inférieure.

Une quantité totale de 40,240 verges cubes de sable et glaise fut enlevée.

En mai 1897, ordre fut donné de faire de nouveaux creusages à l'embouchure de la rivière, et aussi pour compléter l'enlèvement de bancs dans la rivière depuis le lac jusqu'à Chatham. Ce travail fut exécuté par la "Chatham Dredging Company" qui le termina le 30 juin suivant ; le dragueur a travaillé 249¾ heures et enlevé 16,753 verges de matières, à part des épaves, au prix de $2,098.92, y compris l'inspection, etc.

La quantité totale de dragage exécuté pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897 est de 56,993 verges cubes.

D'autres dragages seront nécessaires en cet endroit, de temps en temps, jusqu'à ce qu'une ligne plus courte et plus directe dans l'eau profonde du lac soit adoptée et que le chenal soit protégé.

En mai 1897, un arrangement a été conclu avec la "Chathan Navigation Company" pour l'enlèvement des chicots, souches et billots enfoncés dans la rivière ; pour cet ouvrage, une somme de $100 lui sera payée.

### DRAGAGE À SANDWICH.

Sandwich, chef-lieu du comté d'Essex, se trouve en face de la ville de Détroit, sur la rivière Détroit.

Du 1er au 6 mai 1897, le dragueur *Ontario* pratiqua une tranchée de 400 pieds de long, 25 de large et 15 de profondeur dans la rivière Détroit en arrière de l'entrepôt de houille de la compagnie Cuddy Mullern, enlevant 2,580 verges cubes de sable et gravier.

### DRAGAGE DANS LA RIVIÈRE NATION DU SUD.

Le dragueur *Dundas*, appartenant au conseil du comté de Dundas et qui fonctionne sur cette rivière, a un équipage de 5 hommes dont le salaire est payé par le

département des travaux publics du Canada, lequel fournit aussi le combustible, l'huile, etc.

Le 2 juillet 1896, ce dragueur continua son travail jusqu'au 14 novembre sur la rivière qui coule à travers le comté de Dundas. Il le reprit le 27 mai 1897 et continua en descendant la rivière jusqu'au 30 juin; il avait alors atteint un endroit appelé Rapides de Medaugh.

Un chenal de 9,280 pieds de long fut pratiqué, avec une largeur de 30 pieds et une profondeur de 4½ à 7 pieds.

Les matières enlevées consistaient en tuf, glaise et cailloux qui ont été déposés sur les bords de la rivière. Ces dragages ont coûté $2,104.59.

### DRAGAGE À WHITBY.

Whitby, la principale ville du comté d'Ontario, est situé sur la rive nord du lac Ontario, 29½ milles à l'est de Toronto.

Le dragueur *Queen* fut employé dans cette localité depuis le 28 septembre jusqu'au 31 octobre 1896. Deux tranchées de 1,075 et 650 pieds de long et 25 de large furent pratiquées à l'entré du havre, donnant une profondeur de 12 pieds. 11,400 verges cubes de glaise et sable furent enlevées.

## DRAGAGE—QUÉBEC ET ONTARIO.

Classification des dépenses des dragueurs employés par le département des travaux publics pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

DRAGUEUR "CHALLENGE."

| Item. | Juillet. | Août. | Septembre. | Octobre. | Novembre. | Décembre. | Janvier. | Février. | Mars. | Avril. | Mai. | Juin. | Grands totaux. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Gages............... | 388 55 | 395 00 | 388 00 | 195 08 | 30 00 | 30 00 | 30 00 | 34 71 | .... .... | 9 67 | ......... | 395 00 | 1,896 01 |
| Charbon............ | .... .... | 12 00 | 18 00 | 27 00 | ......... | ......... | .... .... | ......... | ......... | ......... | 82 02 | 198 45 | 337 47 |
| Bois............... | .... .... | 125 00 | 247 65 | .... . | ......... | ......... | .... .... | ......... | ......... | ......... | ......... | 23 62 | 396 27 |
| Comestibles......... | 100 42 | 103 00 | 100 66 | 45 16 | ......... | ......... | ......... | ......... | ......... | ......... | 30 86 | 103 00 | 483 10 |
| Approvisionnements. | ......... | ......... | 3 65 | 2 36 | ......... | ......... | ......... | ......... | ......... | ......... | 54 68 | 5 30 | 65 99 |
| Equipement......... | ......... | ......... | ......... | ......... | ......... | ......... | ......... | ......... | ......... | ......... | 39 29 | 114 00 | 153 39 |
| Réparations......... | 3 05 | ......... | ......... | ......... | ......... | ......... | 30 00 | 80 52 | 845 45 | 902 52 | 1,132 46 | 45 47 | 3,039 47 |
| Pilotage........... | ......... | ......... | ......... | ......... | ......... | ......... | ......... | ......... | ......... | ......... | ......... | ......... | ......... |
| Remorquage......... | .... ... | ......... | ......... | 50 00 | ......... | ......... | ......... | ......... | ......... | ......... | ......... | ......... | 50 00 |
| Imprévues.......... | ......... | 0 76 | ......... | 10 65 | 12 75 | ......... | ......... | ......... | 17 97 | ......... | ......... | 4 05 | 46 18 |
| Totaux........ | 492 02 | 635 76 | 757 96 | 330 25 | 42 75 | 30 00 | 60 00 | 115 23 | 863 42 | 912 19 | 1,339 41 | 888 89 | 6,467 88 |
| Frais d'exploitat..... | 488 97 | 635 76 | 757 96 | 330 25 | 42 75 | 30 00 | 30 00 | 34 71 | 17 97 | 9 67 | 206 95 | 843 42 | 3,428 41 |
| Réparations ordin.... | 3 05 | ......... | ......... | ......... | ......... | ......... | 30 00 | 80 52 | 120 50 | ......... | 524 83 | 45 47 | 804 37 |
| do extraordin. | ......... | ......... | ......... | ......... | ......... | ......... | ......... | ......... | 724 95 | 902 52 | 607 63 | ......... | 2,235 10 |
| Totaux..... | 492 02 | 635 76 | 757 96 | 330 25 | 42 75 | 30 00 | 60 00 | 115 23 | 863 42 | 912 19 | 1,339 41 | 888 89 | 6,467 88 |

## DRAGAGE—QUÉBEC ET ONTARIO—*Suite.*

CLASSIFICATION des dépenses des dragueurs employés par le département des travaux publics, etc.—*Suite.*

DRAGUEUR "ONTARIO."

| Item. | Juillet. | Août. | Septembre. | Octobre. | Novembre. | Décembre. | Janvier. | Février. | Mars. | Avril. | Mai. | Juin. | Grands totaux. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Gages | 390 65 | 395 81 | 378 33 | 395 00 | 272 96 | 30 00 | 44 17 | 30 00 | 30 00 | .......... | 398 00 | 395 00 | 2,759 92 |
| Charbon | 131 38 | 192 08 | 150 00 | 318 75 | 112 25 | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | 145 10 | 175 00 | 1,224 56 |
| Bois | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... |
| Comestibles | 103 00 | 103 00 | 103 00 | 103 00 | 65 33 | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | 118 66 | 103 00 | 698 99 |
| Approvisionnements | 4 37 | 9 17 | 8 54 | 8 20 | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | 30 83 | 16 83 | 77 94 |
| Equipement | .......... | 3 75 | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | 50 16 | 118 00 | 171 91 |
| Réparations | 2 04 | 19 59 | 76 70 | 17 55 | .......... | .......... | .......... | 33 55 | .......... | 883 65 | 174 16 | 70 65 | 1,277 89 |
| Pilotage | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... |
| Remorquage | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... |
| Imprévues | 7 45 | .......... | .......... | .......... | 57 71 | .......... | .......... | .......... | 1 50 | .......... | 7 66 | .......... | 74 32 |
| Totaux | 638 89 | 723 40 | 716 57 | 842 50 | 508 25 | 30 00 | 44 17 | 63 55 | 31 50 | 883 65 | 924 57 | 878 48 | 6,285 53 |
| Frais d'exploitation | 636 85 | 703 81 | 639 87 | 824 95 | 508 25 | 30 00 | 44 17 | 30 00 | 31 50 | .......... | 750 41 | 807 83 | 5,007 64 |
| Réparations ordin | 2 04 | 19 59 | 76 70 | 17 55 | .......... | .......... | .......... | 33 55 | .......... | 524 06 | 174 16 | 70 65 | 918 30 |
| do extraordin | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | 359 59 | .......... | .......... | 359 59 |
| Totaux | 638 89 | 723 40 | 716 57 | 842 50 | 508 25 | 30 00 | 44 17 | 63 55 | 31 50 | 883 65 | 924 57 | 878 48 | 6,285 53 |

CLASSIFICATION des dépenses des dragueurs employés par le département des travaux publics, etc.—*Suite.*

DRAGUEUR "NIPISSING."

| ITEM. | Juillet. | Août. | Septembre. | Octobre. | Novembre. | Décembre. | Janvier. | Février. | Mars. | Avril | Mai. | Juin. | Grands totaux. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Gages | 375 00 | 389 58 | 375 00 | 375 00 | 179 50 | 30 00 | 30 00 | 30 00 | 30 00 | 30 00 | ........ | 405 00 | 2,249 08 |
| Charbon | ........ | 219 47 | 154 88 | 392 80 | 131 55 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 203 19 | 125 56 | 1,227 45 |
| Bois | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| Comestibles | 107 50 | 102 03 | 103 00 | 103 00 | 48 88 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 23 22 | 101 00 | 588 63 |
| Approvisionnements | ........ | 2 47 | 1 18 | ........ | 2 40 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 36 00 | ........ | 42 05 |
| Equipement | 1 30 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 64 66 | 6 00 | 46 67 | 110 00 | 228 63 |
| Réparations | ........ | 2 30 | 52 95 | 39 85 | 2 11 | 30 58 | 248 47 | 139 49 | 0 75 | 9 75 | 823 49 | 258 03 | 1,607 77 |
| Pilotage | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| Remorquage | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| Imprévues | 2 25 | ........ | ........ | ........ | 24 60 | ........ | ........ | ........ | ........ | 36 00 | 11 83 | 17 05 | 91 73 |
| Totaux | 486 05 | 715 85 | 687 01 | 910 65 | 389 04 | 60 58 | 278 47 | 169 49 | 95 41 | 81 75 | 1,144 40 | 1,016 64 | 6,035 34 |
| Frais d'exploitation | 486 05 | 713 55 | 634 06 | 870 80 | 386 93 | 30 00 | 30 00 | 30 00 | 94 66 | 72 00 | 310 91 | 758 61 | 4,417 37 |
| Réparat. ordinaires | ........ | 2 30 | 52 95 | 39 85 | 2 11 | 30 58 | ........ | 20 69 | 0 75 | 9 75 | 145 21 | 160 60 | 464 79 |
| do extraordin. | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 248 47 | 118 80 | ........ | ........ | 688 28 | 97 43 | 1,152 98 |
| Totaux | 486 05 | 715 85 | 687 01 | 910 65 | 389 04 | 60 58 | 278 47 | 169 49 | 95 41 | 81 75 | 1,144 40 | 1,016 64 | 6,035 34 |

## DRAGAGE—QUÉBEC ET ONTARIO—*Suite.*

CLASSIFICATION des dépenses des dragueurs employés par le départ. des travaux publics, etc.—*Suite.*

DRAGUEUR "QUEEN."

| ITEM. | Juillet. | Août. | Septembre. | Octobre. | Novembre. | Décembre. | Janvier. | Février. | Mars. | Avril. | Mai. | Juin. | Grands totaux. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Gages | 385 00 | 385 00 | 385 00 | 385 00 | 112 66 | 30 00 | 30 00 | 30 00 | 30 00 | 19 00 | ........ | 371 99 | 2,163 65 |
| Charbon | 275 00 | 123 01 | 220 50 | 190 74 | 32 35 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 106 86 | 162 00 | 1,110 46 |
| Bois | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| Comestibles | 103 00 | 103 00 | 103 00 | 103 00 | 22 00 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 95 15 | 102 14 | 631 29 |
| Approvisionnements | ........ | 2 93 | 15 15 | ........ | 4 87 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 35 00 | 1 57 | 59 52 |
| Equipement | ........ | 5 20 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 81 96 | 109 68 | 196 84 |
| Réparations | 28 90 | 28 11 | 11 45 | ........ | 8 50 | 175 39 | 5 00 | 135 90 | 296 60 | 332 73 | 780 23 | 284 65 | 2,087 46 |
| Pilotage | ........ | ........ | ........ | ........ | 20 00 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 20 00 |
| Remorquage | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| Imprévues | ........ | ........ | 28 64 | ........ | 39 60 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 28 04 | ........ | 96 28 |
| Totaux | 791 90 | 647 25 | 763 74 | 678 74 | 239 98 | 205 39 | 35 00 | 165 90 | 326 60 | 351 73 | 1,127 24 | 1,032 03 | 6,365 50 |
| Frais d'exploitation | 763 00 | 619 14 | 752 29 | 678 74 | 231 48 | 30 00 | 30 00 | 30 00 | 30 00 | 19 00 | 347 01 | 747 38 | 4,278 04 |
| Réparat. ordinaires | 28 90 | 28 11 | 11 45 | ........ | 8 50 | ........ | 5 00 | 40 30 | 1 60 | 172 62 | 146 28 | 284 65 | 727 41 |
| do extraordin. | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 175 39 | ........ | 95 60 | 295 00 | 160 11 | 633 95 | ........ | 1,360 05 |
| Totaux | 791 90 | 647 25 | 763 74 | 678 74 | 239 98 | 205 39 | 35 00 | 165 90 | 326 60 | 351 73 | 1,127 24 | 1,032 03 | 6,365 50 |

**Classification des dépenses des dragueurs employés par le ministère des travaux publics, etc.—*Suite.***

DRAGUEUR "N° 9."

| Item. | Juillet. | Août. | Septembre. | Octobre. | Novembre. | Décembre. | Janvier. | Février. | Mars. | Avril. | Mai. | Juin. | Grands totaux. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Gages | 645 45 | 649 55 | 643 15 | 659 00 | 319 60 | 58 45 | 50 75 | 50 00 | 50 00 | | 279 72 | 753 56 | 4,159 23 |
| Chabon | | | 1,322 62 | | | | | | | 27 00 | | 2,066 19 | 3,415 81 |
| Bois | | | | | | | | | | | | | |
| Comestibles | 197 00 | 197 00 | 197 00 | 197 00 | 92 10 | | | | | | 126 37 | 209 00 | 1,215 47 |
| Approvisionnements | | 16 35 | 17 24 | | 12 90 | 1 55 | | | | | | 66 59 | 114 63 |
| Equipement | | | 52 30 | | | 1 25 | | | | | | | 53 55 |
| Réparations | | 67 83 | 21 57 | 18 82 | 14 98 | 2 35 | | 117 80 | 176 12 | 400 37 | 615 94 | 79 53 | 1,515 31 |
| Pilotage | | | | | | | | | | | | | |
| Remorquage | | | | | | | | | | | | | |
| Imprévues | | | | | 90 25 | | | | 4 50 | | 12 65 | 56 60 | 163 40 |
| Totaux | 842 45 | 930 73 | 2,253 88 | 874 82 | 529 83 | 63 60 | 50 75 | 167 80 | 230 62 | 427 37 | 1,034 68 | 3,230 87 | 10,637 40 |
| Frais d'exploitation | 842 45 | 862 90 | 2,232 31 | 856 00 | 514 85 | 61 25 | 50 75 | 50 00 | 54 50 | 27 00 | 488 74 | 3,151 34 | 9,192 09 |
| Réparat. ordinares | | 67 83 | 21 57 | 18 82 | 14 98 | 2 35 | | 117 80 | 176 12 | 400 37 | 545 94 | 79 53 | 1,445 31 |
| Rép. extraordinaires | | | | | | | | | | | | | |
| Totaux | 842 45 | 930 73 | 2,253 88 | 874 82 | 529 83 | 63 60 | 50 75 | 167 80 | 230 62 | 427 37 | 1,034 68 | 3,230 87 | 10,637 40 |

## DRAGAGE—QUÉBEC ET ONTARIO—*Suite.*

CLASSIFICATION des dépenses de dragueurs employés par le département des travaux publics, etc.—*Suite.*

DRAGUEUR "ST. LOUIS."

| ITEM. | Juillet. | Août. | Septembre. | Octobre. | Novembre. | Décembre. | Janvier. | Février. | Mars. | Avril. | Mai. | Juin. | Grands totaux. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Gages | | 306 29 | 342 74 | 345 00 | 345 00 | | | | | | 311 37 | 346 33 | 1,996 73 |
| Charbon | | 307 33 | 30 00 | 60 00 | 60 00 | | | | | | 71 30 | 119 35 | 647 98 |
| Bois | | | 40 00 | | | | | | | | | | 40 00 |
| Comestibles | | 85 91 | 92 50 | 92 50 | 90 00 | | | | | | | 148 66 | 509 57 |
| Approvisionnements | | 5 00 | 2 69 | 1 30 | 7 68 | | | | | | | | 16 67 |
| Equipement | | 36 74 | | | | | | | | | 29 70 | 118 31 | 184 75 |
| Réparations | | 2 36 | 40 42 | 10 18 | 48 74 | 137 83 | | 50 65 | 34 32 | 266 65 | 290 39 | 386 09 | 1,267 63 |
| Pilotage | | | | | 8 00 | | | | | | | | 8 00 |
| Remorquage | | | | | | | | | | | | | |
| Imprévus | | 1 50 | 11 25 | 186 35 | 20 84 | 38 25 | | | | | 4 50 | | 262 69 |
| Totaux | | 745 13 | 559 60 | 695 33 | 580 26 | 176 08 | | 50 65 | 34 32 | 266 65 | 707 26 | 1,118 74 | 4,934 02 |
| Frais d'exploitation | | 742 77 | 519 18 | 685 15 | 531 52 | 38 25 | | | | | 416 87 | 732 65 | 3,666 39 |
| Réparat. ordinaires | | 2 36 | 40 42 | 10 18 | 48 74 | | | 50 65 | 34 32 | 35 60 | 140 39 | 81 09 | 443 75 |
| Rép. extraordinaires | | | | | | 137 83 | | | | 231 05 | 150 00 | 305 00 | 823 88 |
| Totaux | | 745 13 | 559 60 | 695 33 | 580 26 | 176 08 | | 50 65 | 34 32 | 266 65 | 707 26 | 1,118 74 | 4,934 02 |

CLASSIFICATION des dépenses des dragueurs employés par le département des travaux publics, etc.—*Suite.*

DRAGUEUR "CANAL No. 1."

| Item. | Juillet. | Août. | Septembre. | Octobre. | Novembre. | Décembre. | Janvier. | Février. | Mars. | Avril. | Mai. | Juin. | Grands totaux. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Gages | ..... | ..... | 126 66 | 422 75 | 164 50 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 264 11 | 360 00 | 1,338 02 |
| Charbon | ..... | ..... | 45 00 | 30 00 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 34 10 | 188 31 | 297 41 |
| Bois | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Comestibles | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 100 00 | 100 00 |
| Approvisionnements | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 13 43 | ..... | 13 43 |
| Equipement | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 62 70 | 9 91 | 72 61 |
| Réparations | ..... | ..... | 69 52 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 224 00 | 720 91 | 730 23 | 555 00 | 2,299 66 |
| Pilotage | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 10 00 | ..... | 10 00 |
| Remorquage | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Imprévues | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 4 00 | 4 00 |
| Totaux | ..... | ..... | 241 18 | 452 75 | 164 50 | ..... | ..... | ..... | 224 00 | 720 91 | 1,114 57 | 1,217 22 | 4,135 13 |
| Frais d'exploitation | ..... | ..... | 171 66 | 452 75 | 164 50 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 384 34 | 662 22 | 1,835 47 |
| Réparations ordin | ..... | ..... | 69 52 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 79 00 | 148 52 |
| do extraordin. | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 224 00 | 720 91 | 730 23 | 476 00 | 2,151 14 |
| Totaux | ..... | ..... | 241 18 | 452 75 | 164 50 | ..... | ..... | ..... | 224 00 | 720 91 | 1,114 57 | 1,217 22 | 4,135 13 |

## DRAGAGE, QUÉBEC ET ONTARIO—*Suite.*

CLASSIFICATION des dépenses des dragueurs employés par le département des travaux publics, etc.—*Fin.*

DRAGUEUR "NITHSDALE."

| Item. | Juillet. | Août. | Septembre. | Octobre. | Novembre. | Décembre. | Janvier. | Février. | Mars. | Avril. | Mai. | Juin. | Grands totaux. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Gages | 403 24 | 356 45 | 350 00 | 336 99 | 68 00 | | | | | | | | 1,514 68 |
| Charbon | | | | | | | | | | | | | |
| Bois | | 6 75 | | | 4 50 | | | | | | | | 11 25 |
| Comestibles | 110 85 | 101 32 | 100 00 | 103 70 | 20 00 | | | | | | | | 435 87 |
| Approvisionnements | | | | | | | | | | | | | |
| Equipement | | | | | | | | | | | | | |
| Réparations | | 5 45 | 6 00 | | 50 55 | | | | | | | | 62 00 |
| Pilotage | | | | | 10 00 | | | | | | | | 10 00 |
| Remorquage | | | | | | | | | | | | | |
| Imprévues | | | 3,222 75 | | 1,190 00 | | | | | | | | 4,412 75 |
| Totaux | 514 09 | 469 97 | 3,678 75 | 440 69 | 1,343 05 | | | | | | | | 6,446 55 |
| Frais d'exploitation | 514 09 | 464 52 | 3,672 75 | 440 69 | 1,292 50 | | | | | | | | 6,384 55 |
| Réparations, ordin. | | 5 45 | 6 00 | | 50 55 | | | | | | | | 62 00 |
| do extraordin. | | | | | | | | | | | | | |
| Totaux | 514 09 | 469 97 | 3,678 75 | 440 69 | 1,343 05 | | | | | | | | 6,446 55 |

CLASSIFICATION ET QUANTITÉS de matières enlevées par les dragueurs employés par le ministère des travaux publics, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

DRAGUEUR "CHALLENGE."

| Matières. | Juillet. | Août. | Septembre. | Octobre. | Novembre. | Décembre. | Janvier. | Février. | Mars. | Avril. | Mai. | Juin. | Grands totaux. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | vgs cub. | vgs cub. | vgs cub. | vgs cub. | vgs cub. | vgs cub. | vgs cub. | vgs cub. | vgs cub. | vgs cub. | vgs cub. | vgs cub. | vgs cub. |
| Tuf | | | 240 | | | | | | | | | 2,700 | 2,940 |
| Cailloux | | | 60 | | | | | | | | | | 60 |
| Gravier | | | | | | | | | | | | 2,100 | 2,100 |
| Glaise | 5,340 | 5,760 | 7,440 | | | | | | | | | 1,620 | 20,160 |
| Glaise et pierres | | | | | | | | | | | | | |
| Sable, ordinaire | 3,720 | 960 | 840 | | | | | | | | | 2,760 | 8,280 |
| do très fin | | | | | | | | | | | | | |
| Vase | | 4,980 | | | | | | | | | | | 4,980 |
| Totaux | 9,060 | 11,700 | 8,580 | | | | | | | | | 9,180 | 38,520 |

DRAGUEUR "ONTARIO."

| Matières. | Juillet. | Août. | Septembre. | Octobre. | Novembre. | Décembre. | Janvier. | Février. | Mars. | Avril. | Mai. | Juin. | Grands totaux. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Tuf | | | | | | | | | | | | | |
| Cailloux | | | | | | | | | | | | | |
| Gravier | | | | | | | | | | | 580 | | 580 |
| Glaise | 3,483 | 2,240 | 1,080 | 2,760 | 2,700 | | | | | | 2,000 | | 14,263 |
| Glaise et pierres | | | | | | | | | | | | | |
| Sable, ordinaire | 4,860 | 7,820 | 11,340 | 7,440 | | | | | | | 2,000 | 9,460 | 42,920 |
| do très fin | | | | | | | | | | | | | |
| Vase | | | | | | | | | | | 520 | | 520 |
| Totaux | 8,343 | 10,060 | 12,420 | 10,200 | 2,700 | | | | | | 5,100 | 9,460 | 58,283 |

# DRAGAGE—QUÉBEC ET ONTARIO—*Suite.*

CLASSIFICATION ET QUANTITÉS des matières enlevées par les dragueurs employés par le ministère des travaux publics pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

## DRAGUEUR "NIPISSING."

| Matières. | Juillet. | Août. | Septembre. | Octobre. | Novembre. | Décembre. | Janvier. | Février. | Mars. | Avril. | Mai. | Juin. | Grands totaux. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | vgs cub. | vgs cub. | vgs cub. | vgs cub. | vgs cub. | vgs cub. | vgs cub. | vgs cub. | vgs cub. | vgs cub. | vgs cub. | vgs cub. | vgs cub. |
| Tuf | 1,230 | | | | | | | | | | | 1,350 | 2,580 |
| Cailloux | | | | | | | | | | | | | |
| Gravier | | | | | | | | | | | | | |
| Glaise | 1,200 | | | | | | | | | | | | 1,200 |
| Glaise et pierres | | | | | | | | | | | | | |
| Sable, ordinaire | 1,890 | 7,200 | 11,520 | 9,780 | 840 | | | | | | 225 | 11,250 | 42,705 |
| do très fin | | | | | | | | | | | | | |
| Vase | | | | | | | | | | | | | |
| Totaux | 4,320 | 7,200 | 11,520 | 9,780 | 840 | | | | | | 225 | 12,600 | 46,485 |

## DRAGUEUR "QUEEN."

| Matières. | Juillet. | Août. | Septembre. | Octobre. | Novembre. | Décembre. | Janvier. | Février. | Mars. | Avril. | Mai. | Juin. | Grands totaux. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Tuf | | | | | | | | | | | 400 | 3,610 | 4,010 |
| Cailloux | 1,788 | 770 | | | | | | | | | | | 2,558 |
| Gravier | 1,680 | 1,898 | | | | | | | | | | | 3,578 |
| Glaise | 1,936 | 1,008 | | 3,232 | | | | | | | 1,400 | 3,200 | 10,776 |
| Glaise et pierres | 1,044 | | | | | | | | | | | | 1,044 |
| Sable, ordinaire | | | 7,840 | 7,616 | | | | | | | | | 15,456 |
| do très fin | | 3,368 | 552 | | | | | | | | | | 3,920 |
| Vase | | | 1,292 | | | | | | | | | | 1,292 |
| Totaux | 6,448 | 7,044 | 9,684 | 10,848 | | | | | | | 1,800 | 6,810 | 42,634 |

CLASSIFICATION ET QUANTITÉS des matières enlevées par les dragueurs employés par le ministère des travaux publics pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

DRAGUEUR "No. 9."

| Matières. | Juillet. | Août. | Septembre. | Octobre. | Novembre. | Décembre. | Janvier. | Février. | Mars. | Avril. | Mai. | Juin. | Grands totaux. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | vgs cub. | vgs cub. | vgs cub. | vgs cub. | vgs cub. | vgs cub. | vgs cub. | vgs cub. | vgs cub. | vgs cub. | vgs cub. | vgs cub. | vgs cub. |
| Tuf | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| Cailloux | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| Gravier | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| Glaise | 16,950 | 14,050 | 16,700 | 14,300 | 2,000 | .... | .... | .... | .... | .... | 26,400 | 18,850 | 109,250 |
| Glaise et pierres | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| Sable—ordinaire | 19,500 | 22,400 | 16,600 | 17,650 | 2,650 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 38,000 | 116,800 |
| Sable—très fin | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| Vase | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| Totaux | 36,450 | 36,450 | 33,300 | 31,950 | 4,650 | .... | .... | .... | .... | .... | 26,400 | 56,850 | 226,050 |

DRAGUEUR "ST. LOUIS."

| Matières. | Juillet. | Août. | Septembre. | Octobre. | Novembre. | Décembre. | Janvier. | Février. | Mars. | Avril. | Mai. | Juin. | Grands totaux. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Tuf | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| Cailloux | .... | .... | .... | .... | 114 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 114 |
| Gravier | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| Glaise | .... | 840 | 1,445 | 1,065 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 490 | 540 | 4,380 |
| Glaise et pierres | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| Sable—ordinaire | .... | 2,490 | 2,830 | 3,585 | 2,600 | .... | .... | .... | .... | .... | 380 | 3,795 | 15,680 |
| Sable—très fin | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| Vase | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| Totaux | .... | 3,330 | 4,275 | 4,650 | 2,714 | .... | .... | .... | .... | .... | 870 | 4,335 | 20,174 |

## DRAGAGE—QUÉBEC ET ONTARIO—*Suite.*

CLASSIFICATION ET QUANTITÉS des matières enlevées par les dragueurs employés par le ministère des travaux publics pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

### DRAGUEUR "CANAL No. 1."

| Matières. | Juillet. | Août. | Septembre. | Octobre. | Novembre. | Décembre. | Janvier. | Février. | Mars. | Avril. | Mai. | Juin. | Grands totaux. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | vgs cub. | vgs cub. | vgs cub. | vgs cub. | vgs cub. | vgs cub. | vgs cub. | vgs cub. | vgs cub. | vgs cub. | vgs cub. | vgs cub. | vgs cub. |
| Tuf | ..... | ..... | ..... | ..... | 180 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 180 |
| Cailloux | ..... | ..... | ..... | ..... | 40 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 40 |
| Gravier | ..... | ..... | 245 | 4,700 | 340 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 3,140 | 8,425 |
| Glaise | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Glaise et pierres | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Sable—ordinaire | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1,340 | 1,340 |
| Sable—très fin | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Vase | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Totaux | ..... | ..... | 245 | 4,700 | 560 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 4,480 | 9,985 |

### DRAGUEUR "NITHSDALE."

| Matières. | Juillet. | Août. | Septembre. | Octobre. | Novembre. | Décembre. | Janvier. | Février. | Mars. | Avril. | Mai. | Juin. | Grands totaux. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Tuf | 3,600 | 3,720 | 3,918 | 3,115 | 372 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 14,725 |
| Cailloux | ..... | ..... | 216 | 808 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1,024 |
| Gravier | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Glaise | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Glaise et pierres | 1,112 | 1,116 | ..... | 727 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2,955 |
| Sable—ordinaire | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Sable—très fin | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Vase | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Totaux | 4,712 | 4,836 | 4,134 | 4,650 | 372 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 18,704 |

## DRAGAGE, QUÉBEC ET ONTARIO, EXERCICE 1896-97—*Suite.*

**État** indiquant les matières enlevées dans les différentes localités par les dragueurs employés par le département des travaux publics, le montant total des dépenses pour chaque dragueur et le coût moyen par verge cube.

### DRAGUEUR "CHALLENGE."

| Localité. | Tuf. | Cailloux. | Gravier. | Glaise. | Glaise et pierres. | Sable ordinaire. | Sable fin. | Vase. | Total en verges cubes. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | v.c. | v.c. | v.c. | v.c. | v.c. | v.c. | v.c. | v.c. | v.c. |
| Penetanguishene | | | | 18,540 | | 5,520 | | 4,980 | 29,040 |
| Midland | 240 | 60 | | | | | | | 300 |
| Meaford | 2,700 | | 2,100 | 1,620 | | 2,760 | | | 9,180 |
| | 2,940 | 60 | 2,100 | 20,160 | | 8,280 | | 4,980 | 38,520 |

Montant total des dépenses, $6,467.88. Coût par verge cube, 16·791 cts.

### DRAGUEUR "ONTARIO."

| Localité. | Tuf. | Cailloux. | Gravier. | Glaise. | Glaise et pierres. | Sable ordinaire. | Sable fin. | Vase. | Total en verges cubes. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Belle Rivière | | | | 3,483 | | | | | 3,483 |
| Rivière Thames | | | | 8,780 | | 31,460 | | | 40,240 |
| Sandwich | | | 580 | 2,000 | | | | | 2,580 |
| Port-Stanley | | | | | | 11,460 | | 520 | 11,980 |
| | | | 580 | 14,263 | | 42,920 | | 520 | 58,283 |

Montant total des dépenses, $6,285.53. Coût par verge cube, 10·784 cts.

### DRAGUEUR "NIPISSING."

| Localité. | Tuf. | Cailloux. | Gravier. | Glaise. | Glaise et pierres. | Sable ordinaire. | Sable fin. | Vase. | Total en verges cubes. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Prescott | 1,230 | | | 1,200 | | | | | 2,430 |
| Port-Hope | | | | | | 5,880 | | | 5,880 |
| Bowmanville | | | | | | 16,950 | | | 16,950 |
| Baie du Français | | | | | | 8,400 | | | 8,400 |
| Cobourg | 1,350 | | | | | 11,475 | | | 12,825 |
| | 2,580 | | | 1,200 | | 42,705 | | | 46,485 |

Montant total des dépenses, $6,035.34. Coût par verge cube, 12·984 cts.

### DRAGUEUR "QUEEN."

| Localité. | Tuf. | Cailloux. | Gravier. | Glaise. | Glaise et pierres. | Sable ordinaire. | Sable fin. | Vase. | Total en verges cubes. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Belleville | | 2,558 | 3,578 | 2,944 | 1,044 | | | | 10,124 |
| Newcastle | | | | | | 7,840 | 3,368 | 1,292 | 12,500 |
| Whitby | | | | 3,232 | | 8,168 | | | 11,400 |
| Prescott | 4,010 | | | 4,600 | | | | | 8,610 |
| | 4,010 | 2,558 | 3,578 | 10,776 | 1,044 | 16,008 | 3,368 | 1,292 | 42,634 |

Montant total des dépenses, $6,365.50. Coût par verge cube, 14·93 cts.

ÉTAT indiquant les matières enlevées en différents endroits, etc.—*Fin.*

DRAGUEUR "No. 9."

| Localité. | Tuf. | Cailloux. | Gravier. | Glaise. | Glaise et pierres. | Sable ordinaire. | Sable fin. | Vase. | Total, en verges cubes. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | v.c. | v.c. | v.c. | v.c. | v.c. | v.c. | v.c. | v.c. | v.c. |
| Rivière Kaministiquia | .... | .......... | ........ | 78,000 | ........ | 78,800 | ........ | ...... | 142,800 |
| Port-Arthur.......... | . .. | ... .... | ........ | 45,000 | ... .... | 38,000 | ........ | .... | 83,250 |
| | .... | .......... | ........ | 109,250 | .... ... | 116,800 | ........ | ... | 226,050 |

Montant total des dépenses, $10,637.40. Coût par verge cube, 4·706 cts.

DRAGUEUR "ST. LOUIS."

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Papineauville. ........ | ..... | .. ..... | ........ | 1,610 | ........ | 3,595 | .... ... | ... | 5,205 |
| Grenville.............. | .... . | ......... | ........ | 675 | ........ | 1,725 | ........ | ...... | 2,400 |
| Hawkesbury.. ........ | ...... | .. . .... | ........ | 1,065 | ....... | 1,620 | ........ | .... | 2,685 |
| Calumet .............. | .. .. | ..... .... | ........ | ........ | ........ | 1,965 | ........ | . .... | 1,965 |
| Rivière Richelieu. .... | .... | 114 | ....... | ........ | ........ | 2,600 | ........ | . ... | 2,714 |
| Rivière Saint-François | .... | . ... .... | ........ | 1,030 | ........ | 4,175 | ........ | . .... | 5,205 |
| | .... | 114 | .... ... | 4,380 | ........ | 15,680 | ........ | .... | 20,174 |

Montant total des dépenses, $4,934.02. Coût par verge cube, 24·457 cts.

DRAGUEUR "NITHSDALE."

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Laprairie.... .. ... | 14,725 | 1,024 | ........ | ........ | 2,955 | .. ....... | .. ...... | ...... | 18,704 |

Montant total des dépenses, $6,446.65. Coût par verge cube, 34·466 cts.

DRAGUEUR CANAL "No. 1."

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Pointe-aux-Trembles.. | ... | ......... | ........ | 4,625 | ....... | .......... | ........ | ..... | 4,625 |
| Boucherville.......... | 180 | 40 | ........ | 660 | ....... | .......... | ... .... | .. ... | 880 |
| Saint-Valentin........ | ..... | .. ...... | ......... | 3,025 | ....... | ......... | 1,455 | . . | 4,480 |
| | 180 | 40 | ... .... | 8,310 | ........ | .. ..... | 1,455 | . .. | 9,985 |

Montant total des dépenses, $4,135.13. Coût par verge cube, 41·413 cts.

## PROVINCE DU MANITOBA.

### DRAGAGE À L'EMBOUCHURE DE LA RIVIÈRE ROUGE, LAC WINNIPEG.

L'ouverture du chenal à travers la barre de l'embouchure de la rivière Rouge, lac Winnipeg, dans le but de fournir une voie navigable ininterrompue et de développer l'industrie, fut commencée en 1884 et s'est continuée chaque année depuis.

A environ trois milles du lac, la rivière Rouge se divise en trois chenaux désignés sous les noms de chenaux de l'ouest, du centre et de l'est. C'est à l'entrée du chenal est que le dragueur *Winnipeg* a fonctionné depuis 1893. Avant cela, les creusages se faisaient au chenal ouest.

Ce changement fut occasionné par le fait qu'en 1893, la glace et l'eau bouchèrent le chenal ouest, tandis que celui de l'est resta libre.

Cependant, le travail exécuté dans le chenal ouest ne peut être considéré comme perdu, car la navigation ininterrompue fut maintenue, tandis qu'avant 1893 l'étendue de la barre vis-à-vis le chenal de l'est (actuellement employé) aurait exigé au moins trois saisons pour pratiquer un passage.

Jusqu'à ce jour, il avait été impossible de faire mieux que de tenir le chenal dans un état suffisamment bon pour répondre aux besoins du trafic du lac, et il n'y avait pas urgence à prendre des mesures définitives pour redresser et améliorer le chenal.

Les opérations de creusage à l'embouchure de la rivière furent suspendues le 5 septembre 1896, et peu de temps après, les réparations nécessaires furent faites aux appareils de dragage.

Au printemps de 1897, lorsque fut construit à Selkirk le quai qui est employé pour le transbordement de la houille, le dragueur fut ramenée à l'embouchure de la rivière Rouge. Le chenal ayant été suffisamment balisé pour la saison à l'aide d'un rang de pieux, le dragueur commença le creusage le 7 juin, au coude du chenal.

Le travail exécuté en juin fut très satisfaisant et les tableaux qui se trouvent aux pages 166 et 167 intitulés " Classification et déboursés " et " matières enlevées " indiquent ce qui suit:—Dépenses totales (1896-97) $9,431.56; matières enlevées, 62,256 verges cubes; coût moyen par verge, 15$\frac{1}{7}$ centins. En mentionnant le coût par verge cube, il faut tenir compte des dépenses supplémentaires occasionnées par l'entretien des appareils de dragage ici, et le peu de temps consacré au travail.

Le mouvement des affaires a augmenté depuis 1895-96 dans le commerce du bois, mais il est demeuré à peu près stationnaire pour les produits de la pêche.

Un nouveau bateau à vapeur a été construit. Les bateaux à vapeur, les remorqueurs, etc., représentent une valeur de $160,000.

DRAGAGE AU CHENAL OUEST, SELKIRK-OUEST.

Ce qui est connu sous le nom de West-Slough, à Selkirk-Ouest, est un bras de la rivière Rouge, ayant un mille et demi de longueur et de 50 à 300 pieds de largeur, dont la tête se trouve à Selkirk-Ouest.

C'est le seul endroit sûr pour l'hivernage des dragueurs, remorqueurs, etc.; il est à l'abri des glaces lors de la débâcle, et il est commode sous tous rapports pour le halage des vaisseaux, les réparations, etc., etc.

Il est certainement dans l'intérêt de la navigation que ce bras de rivière soit entretenu en un état navigable, et c'est à ce point de vue que le dragage fut fait en 1887, 1889, 1893 et en mai 1896.

Le bras est actuellement navigable à eau basse sur les trois quarts de son étendue à partir de l'embouchure, et quoiqu'il ne soit pas nécessaire de le creuser sur tout son parcours, parce que les avantages qui en résulteraient ne seraient pas en rapport avec les dépenses encourues, il devra encore être amélioré.

Comme le remorquage est assez long, il faudra un mois pour faire le creusage nécessaire.

Ce travail pourrait être accompli sans contrarier les travaux du lac, en creusant dans le bras avant que le dragueur commence son ouvrage sur le lac, et après qu'il l'aura terminé à la fin de la saison.

## DRAGAGE—MANITOBA.

Classification des dépenses du dragueur *Winnipeg* et du remorqueur *Sir Hector* pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

| Item. | Juillet. | Août. | Septembre | Octobre. | Novembre | Décembre | Janvier. | Février. | Mars. | Avril. | Mai. | Juin. | Grands totaux. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Gages | 625 00 | 625 00 | 620 00 | 515 50 | 279 00 | 80 00 | 80 00 | 80 00 | 246 75 | 416 32 | 578 83 | 625 00 | 4,771 40 |
| Charbon | 674 69 | 671 67 | | | | | | | | | 673 35 | | 2,019 71 |
| Bois | | | | | | | | | | | | | |
| Comestibles | 175 45 | 167 50 | 114 23 | | | | | | | | 146 24 | 160 77 | 764 19 |
| Approvisionnements | | | | | | | | | | | | | |
| Equipement | | | | | | | | | | | | | |
| Reparations | 50 88 | 36 67 | 153 44 | 444 66 | 72 55 | 70 00 | | | 58 74 | 222 94 | 340 65 | 123 37 | 1,573 90 |
| Pilotage | | | | | | | | | | | | | |
| Remorquage | | | | | | | | | | | | | |
| Imprévues | 41 90 | 56 70 | 26 26 | 61 40 | | | | | | 59 97 | 22 98 | 33 15 | 302 36 |
| Totaux | 1,567 92 | 1,557 54 | 913 93 | 1,021 56 | 351 55 | 150 00 | 80 00 | 80 00 | 305 49 | 699 23 | 1,762 05 | 942 29 | 9,431 56 |
| Frais d'exploitation | 1,517 04 | 1,520 87 | 760 49 | 576 90 | 279 00 | 80 00 | 80 00 | 80 00 | 246 75 | 476 29 | 1,421 40 | 818 92 | 7,857 66 |
| Rép. ordinaires | 50 88 | 36 67 | 153 44 | | | | | | | 222 94 | 340 65 | 123 37 | 927 95 |
| " extraordinaires | | | | 444 66 | 72 55 | 70 00 | | | 58 74 | | | | 645 95 |
| Totaux | 1,567 92 | 1,557 54 | 913 93 | 1,021 56 | 351 55 | 150 00 | 80 00 | 80 00 | 305 49 | 699 23 | 1,762 05 | 942 29 | 9,431 56 |

DRAGAGE—MANITOBA, EXERCICE, 1896-97—*Suite.*

ETAT indiquant les matières enlevées dans les différentes localités par les dragueurs employés par les département des travaux publics, la dépense totale et le coût moyen par verge cube, pendant l'exercice 1896-97.

DRAGUEUR *WINNIPEG* ET REMORQUEUR *SIR HECTOR.*

| Localité. | Tuf. | Cailloux. | Gravier. | Argile. | Argile et pierres. | Sable ordinaire. | Sable fin. | Sable, argile et vase. | Totaux. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Lac Winnipeg, dragage du chenal à l'embouchure de la rivière Rouge.... | ...... | .... | ..... | ...... | ..... | ..... | ...... | 62,256 | 62,256 |
| Total... | ...... | ..... | ...... | ...... | ..... | ... .. | .... | ........ | 62,256 |

Total des dépenses pendant l'exercice 1896-97.................... $943 56
Coût moyen par verge cube.................... 15½ c.

## PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

### DRAGAGE, HAVRE DE NANAIMO.

Le havre de Nanaïmo, sur la côte orientale de l'île Vancouver et du détroit de Géorgie, est un port très important en raison des houillières qui se trouvent dans le voisinage; de grandes quantités de houille sont expédiées d'ici sur tous les points de la côte du Pacifique. On peut considérer ce port comme étant renfermé dans les terres. L'entrée, qui donne sur l'est, est protégée contre les grosses mers et les vents venant de ce côté par Sharp Point, sur l'île Vancouver, et par l'île Gabriola. Au nord, les îles Newcastle et Protection la garantissent contre les rafales du nord et du nord-est.

Un passage étroit entre les îles Vancouver et Newcastle conduit du nord du havre à la baie du Départ, à 4½ milles de distance, où il y a plusieurs quais à houille; mais il n'est navigable que pour les bâtiments légers. L'entrée de la baie du Départ se trouve au nord de l'île Newcastle.

La rivière Nanaïmo se déverse au sud du port sur un grand bas-fond qui s'étend entre les quais de la *New Vancouver Coal Company* et Sharp Point. Ce bas-fond envahirait sans doute une plus grande étendue du port, n'étaient les effets puissants de la marée dont le flux et le reflux balaient les dépôts à mesure qu'ils se forment.

Le chenal ou passage du sud est l'entrée du port qui conduit aux entrepôts de chargement de la *New Vancouver Coal Mining and Land Company*, (responsabilité limitée), les plus grands producteurs et exportateurs de houille de la Colombie anglaise. Les opérations de cette compagnie s'étendent dans toutes les directions à des profondeurs de 800 à 1,000 pieds, sous le port de Nanaïmo en allant du côté de l'île Protection et sous l'emplacement du bas-fond, vers Sharp Point. Ces houillères, du nouveau puits creusé dernièrement à la Pointe Gallows, île Protection, rejoindront bientôt celles de l'Esplanade situées au sud des quais de la compagnie. La production annuelle de la compagnie, tant pour l'exportation que pour la consommation locale, s'élève à 500,000 tonnes dont la valeur sur le marché est de $2,000,000.

Le chenal ou passage du sud s'est beaucoup rétréci depuis 1862 par suite des dépôts charroyés des rivières Nanaïmo et Chase. Les navires qui arrivent sur lest pour charger aux quais de la compagnie entrent par le chenal du nord et se mettent à l'ancre au nord et à l'ouest de Middle Bank où ils attendent leur tour pour décharger sur le quai de lest, puis pour prendre leurs chargements de houille. Une fois chargés, ils sont remorqués par le chenal du sud jusqu'à la mer.

S'il arrive qu'il n'y a pas de place libre quand les steamers viennent faire du charbon, les navires en chargement sont halés en avant des quais entre Nichol-Rock et la bouée, à l'extrémité sud de Middle Bank, où ils sont exposés aux vents violents et dangereux qui soufflent de Mud Flatts et du côté opposé en bas du passage conduisant à la baie du Départ.

Un grand nombre de navires à vapeur et à voiles, qui entrent dans le port de Nanaïmo, sont d'un fort tonnage, ayant sur charge un tirant d'eau de 20 à 30 pieds. Ces navires courent grand risque d'échouer, surtout les voiliers, pendant le remorquage, quand ils quittent les quais de la compagnie et aussi à cause des bancs qui se trouvent à l'est des quais. Les caboteurs d'un faible tonnage, en arrivant aux quais et en les quittant, éprouvent beaucoup de difficultés et courent même des dangers par le fait des rochers Beacon et Carpenter qui se trouvent au nord des quais à environ 700 pieds du rivage.

Les travaux qui devraient être entrepris en plus de ceux qui ont déjà été exécutés pour baisser à 16 pieds le rocher Nichol, à eau basse, moyenne des grandes marées, et qui coûteraient environ $44,000, sont les suivants :

1° Les améliorations nécessaires pour procurer une navigation sûre aux gros navires qui viennent aux quais de la compagnie.

2° Les dragages complémentaires qui peuvent être nécessaires pour assurer la sécurité des navires plus légers qui viennent aux quais de la ville.

Ainsi qu'il a été constaté, les navires arrivant sur lest entrent dans le port par le chenal du nord, se mettent à l'ancre et s'avancent graduellement jusqu'à ce qu'ils aient leur tour pour charger. Cela peut être fait sans beaucoup de danger de toucher ou d'échouer, à présent que le rocher Nichol est baissé à 16 pieds, à mer basse moyenne des grandes marées. Le Middle Bank constitue bien un danger possible, mais son enlèvement est hors de question pour le présent, à cause de sa grande étendue.

Les améliorations qui devraient être faites tout d'abord sont donc celles dont la nécessité se fait sentir dans le voisinage immédiat des quais, et de là vers la mer, par le passage du sud. Le roc étant près de la surface du fond en avant des quais, à une profondeur de 26 pieds, à mer basse des grandes marées, la profondeur de 30 pieds ne pouvait être obtenue dans cette localité qu'à des frais considérables. Les améliorations à faire pour le présent doivent donc se réduire à donner, par le dragage, une profondeur minima de 26 pieds en avant des quais et de 28 à 30 pieds au plus, à marée basse, niveau des grandes marées, sur la partie du chenal du sud qui se trouve à l'est des quais.

Au cours de l'exercice terminé le 30 juin 1897, le dragueur *Mud Lark* fut employé, du 14 janvier 1897 à la fin de l'exercice, au creusage à 30 pieds à eau basse ordinaire du printemps dans le chenal du sud entre les quais de la *New Vancouver Coal Company* et l'entrée du port. Quoique le *Mud Lark* avec le remorqueur *Princess* et les chalans fussent partis de Vancouver pour Nanaïmo le 30 décembre 1896, il fut impossible de commencer les opérations de dragage avant le 14 janvier 1897.

Arrivé à Nanaïmo, le personnel dut consacrer beaucoup de temps à mettre la drague en ordre pour travailler, car avant de partir pour Vancouver pour traverser le détroit de Géorgie, il avait été trouvé convenable, par mesure de précaution, de démonter l'arbre plongeur du dragueur ainsi que toutes les autres pièces qui auraient pu être accidentellement avariées pendant la traversée.

De plus, les grands efforts que les couteaux (*spuds*) avaient eu à soutenir pendant le dragage à Vancouver ont nécessité des réparations considérables, ainsi que d'autres parties importantes du dragueur.

Le nombre total d'heures de travail à Nanaïmo, y compris le temps employé aux réparations, fut de 1,570 dont 836¾ pour les opérations du creusage même.

Pendant ce temps, il a été enlevé 418⅔ charges de chalan comprenant en tout 56,200 verges cubes de matières.

Les détails des dépenses pour ce travail sont comme suit :

| | |
|---|---|
| Salaires | $ 3,872 88 |
| Houille | 883 38 |
| Eau | 35 00 |
| Comestibles | 748 93 |
| Approvisionnements | 118 03 |
| Equipement | 1,692 54 |
| Remorquage | 150 00 |
| Papeterie, impressions et dépenses imprévues | 119 45 |
| | $ 7,620 21 |

DRAGAGE, PORT DE VANCOUVER.

La ville de Vancouver, district de New-Westminster, est bâtie sur le côté sud du bras de mer Burrard, à 15 milles nord de l'embouchure de la rivière Fraser. La partie principale de la ville se trouve dans une presqu'île limitée au nord par les eaux de Burrard, au sud par une petite crique appelée False-Creek et à l'ouest par la baie Anglaise.

Le Burrard est toujours sûrement navigable pour les plus gros navires et constitue un beau port.

Le passage à la partie resserrée, ou bouche du Burrard, a environ un demi-mille de largeur ; mais en face de la ville, le bras a plus de deux milles, avec une profondeur qui varie de 6 à 20 brasses, et il s'étend jusqu'à 20 milles plus loin. Sur les côtés ouest et sud du port, la baie Anglaise et le False-Creek présentent aussi toutes les commodités pour les vaisseaux.

Le 29 novembre 1896, le dragueur *Mud Lark* avec ses accessoires, ayant fini les opérations à Victoria le 21, vint ancrer à l'extrémité ouest du quai de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, dans le port de Vancouver. Le 3 décembre suivant, toutes choses étaient en ordre pour commencer les opérations du dragage, mais elles ne le purent à cause de la présence d'un vapeur de la ligne australienne et d'un *Empress* stationnés au quai.

On profita de ce contre-temps pour allonger de six pieds l'arbre plongeur afin d'éviter le frottement et la rupture du câble qui, vu la grande profondeur à atteindre, pouvaient se produire pendant l'abaissement de l'appareil dragueur.

Le 8 décembre, le quai était libre, mais ce ne fut que le 12 que le dragage put commencer, l'allongement du bras plongeur ayant pris plus de temps qu'on ne l'avait prévu. Le creusage se fit jusqu'au 23 décembre ; alors on commença le démontage pour preparer le transfert à Nanaïmo.

Pendant les neuf jours que le dragueur fut constamment en opération, il creusa un lit de 36 pieds de profondeur à eau basse de la courbe au centre du quai du chemin de fer, jusqu'à une ligne de 30 pieds de profondeur au delà de son extrémité est, et le bassin le long de la partie ouest du quai fut amélioré. On enleva 11⅔ charges de chalan formant un total de 1,573¾ verges cubes de vase, cendres, ferblancs et autres débris de toutes sortes en avant de la partie est du quai, sur une étendue de 500 pieds environ, et à la partie ouest, 7 charges contenant 945 verges cubes de vase et roches, ce qui fait un total de 2,520 verges cubes pour neuf jours de travail. Les dépenses totales se sont élevées à $1,866.26.

DRAGAGE DANS LE HAVRE DE VICTORIA.

La ville de Victoria est située à l'angle sud-est de l'Ile Vancouver. Le port comprend un bassin intérieur, un bassin moyen et un port extérieur qui s'ouvre sur

le détroit de Juan de Fuca. Les bassins intérieur et moyen n'offrent que des facilités limitées, et l'entrée est étroite et tortueuse. Le port extérieur amélioré artificiellement et agrandi aux frais de MM. R.P Rithet et Cie., offre un abord facile et commode pour les plus gros navires, à eau basse.

Après avoir subi des réparations complètes, qui étaient grandement nécessaires, le dragueur *Mud Lark*, avec le remorqueur et les chalans, fut mis à l'ouvrage dans le port de Victoria le 14 octobre 1896, afin de creuser à 21 pieds à eau basse, ou aussi bas que le lit de roches le permettrait, le long du quai d'avant dans le bassin intérieur, entre la douane et le pont du chemin de fer. Ce travail fut continué sans interruption jusqu'au 21 novembre suivant, à l'exception des arrêts forcés causés par les tempêtes, les ruptures, etc. Pendant cette période de 37 jours, on a enlevé 83⅗ charges ou 11,295 verges cubes de matières, vase molle et glaise compacte. La dépense totale pour ce travail fut de $3,462.20.

Le 21 novembre 1896, on fit les préparatifs du départ pour ramener le dragueur avec ses accessoires à Vancouver.

# DRAGAGE—COLOMBIE-BRITANNIQUE.

CLASSIFICATION des dépenses des dragueurs employés par le départem. des travaux publics pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

## DRAGUEUR "MUD LARK."

| Item. | Juillet. | Août. | Septembre | Octobre. | Novembre | Décembre. | Janvier. | Février. | Mars. | Avril. | Mai. | Juin. | Grands totaux. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Gages | | 469 52 | 435 15 | 592 33 | 640 00 | 611 66 | 679 00 | 640 00 | 636 78 | 637 10 | 640 00 | 1,280 00 | 7,261 54 |
| Charbon | | | | 337 04 | | 320 00 | | 57 40 | 223 99 | 96 60 | 194 25 | 311 14 | 1,540 42 |
| Eau | | | | | | 17 44 | | | | 17 50 | | 26 69 | 61 63 |
| Comestibles | | | | 179 62 | 77 49 | 249 58 | | 61 40 | 201 81 | 135 23 | 142 38 | 237 36 | 1,284 87 |
| Approvisionnements | | | | 40 94 | 31 59 | 123 62 | 3 25 | | 29 99 | | 31 05 | 35 34 | 295 78 |
| Equipement | | | | 86 08 | 118 65 | 825 81 | 27 62 | 79 31 | 79 61 | 157 25 | 232 15 | 387 50 | 1,993 98 |
| Réparations | | | 78 00 | 1,216 87 | 117 00 | 287 06 | | | | | | 43 40 | 1,742 33 |
| Remorquage | | | | | | 290 00 | | 150 00 | | | | | 440 00 |
| Imprévues | | | | | | | 13 20 | 1 00 | 9 60 | 1 25 | | 2 50 | 27 55 |
| Totaux | | 469 52 | 513 15 | 2,452 88 | 984 73 | 2,725 17 | 723 07 | 989 11 | 1,181 78 | 1,044 93 | 1,239 83 | 2,323 93 | 14,648 10 |
| Frais d'exploitation | | 469 52 | 435 15 | 1,236 01 | 867 73 | 2,438 11 | 723 07 | 989 11 | 1,181 78 | 1,044 93 | 1,239 83 | 2,280 53 | 12,905 77 |
| Réparat. ordinaires | | | 78 00 | 384 73 | | | | | | | | 43 40 | 506 13 |
| do extraordin | | | | 832 14 | 117 00 | 287 06 | | | | | | | 1,236 20 |
| Totaux | | 469 52 | 513 15 | 2,452 88 | 981 73 | 2,725 17 | 723 07 | 989 11 | 1,181 78 | 1,044 93 | 1,239 83 | 2,323 93 | 14,648 10 |

## DRAGAGE—COLOMBIE-BRITANNIQUE—*Suite.*

CLASSIFICATION des dépenses des dragueurs employés par le département des travaux publics, etc.—*Suite.*

### BATEAU EXCAVATEUR "SAMSON."

| Item. | Juillet. | Août. | Septembre | Octobre. | Novembre | Décembre | Janvier. | Février. | Mars. | Avril. | Mai. | Juin. | Grands totaux. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Gages | | 40 00 | | 663 39 | 540 00 | 540 00 | 540 00 | 540 00 | 540 00 | 540 00 | 540 00 | 1.077 42 | 5,560 81 |
| Charbon | | | | 250 00 | | 115 00 | | | | | 115 00 | 257 50 | 737 50 |
| Bois | | | | 16 25 | 32 50 | 30 00 | 30 00 | 22 50 | 30 00 | 30 00 | 38 00 | 66 00 | 295 25 |
| Eau | | | | | | | | | | | | 30 00 | 30 00 |
| Comestibles | | | | 106 61 | 54 64 | 149 29 | 94 40 | 109 32 | 89 89 | 101 21 | 54 20 | 266 34 | 1,025 90 |
| Approvisionnements | | | | 53 56 | 5 60 | 16 50 | | | 5 60 | 9 20 | | 99 93 | 190 39 |
| Equipement | | | | 13 19 | | | 12 90 | 23 34 | 21 95 | 36 09 | 56 69 | 19 55 | 183 71 |
| Remorquage | | | | 17 00 | | | | | | | | 30 00 | 47 00 |
| Imprévues | | | | 8 15 | 4 25 | 5 08 | 5 75 | 3 25 | 3 50 | 4 75 | 4 00 | 9 50 | 48 23 |
| Totaux | | 40 00 | | 1,128 15 | 636 99 | 855 87 | 683 05 | 694 41 | 690 94 | 721 25 | 807 89 | 1,865 24 | 8,118 79 |
| Frais d'exploitation | | 40 00 | | 1,128 15 | 636 99 | 855 87 | 683 05 | 694 41 | 690 94 | 721 25 | 807 89 | 1,856 24 | 8,118 79 |
| Réparat. ordinaires | | | | 214 32 | | | | | | | | 39 10 | 253 42 |
| do extraordin | | | 1,058 25 | 713 83 | | | 69 00 | 133 00 | | | | | 1,974 08 |
| Totaux | | 40 00 | 1,058 25 | 2,056 30 | 636 99 | 855 87 | 752 05 | 831 41 | 690 94 | 721 25 | 807 89 | 1,895 34 | 10,346 29 |

### DRAGUEUR "MUSKRAT."

(Crédit spécial—Rivière Colombie, en amont de Golden.)

| Item. | Juillet. | Août. | Septembre | Octobre. | Novembre | Décembre | Janvier. | Février. | Mars. | Avril. | Mai. | Juin. | Grands totaux. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Gages | | | 135 00 | 120 00 | 312 00 | | | | | | 120 50 | 634 16 | 1,321 66 |
| Comestibles | | | | 131 45 | 66 70 | | | | | | 116 90 | 116 06 | 431 11 |
| Approvisionnements | | | | | | | | | | | | 67 35 | 67 35 |
| Equipement | | | | 10 70 | 13 27 | 4 15 | 30 00 | | | | 44 76 | 853 15 | 956 03 |
| Imprévues | | | | | 123 25 | 5 00 | 3 40 | | | 30 00 | | 53 28 | 214 93 |
| Totaux | | | 135 00 | 262 15 | 515 22 | 9 15 | 33 40 | | | 30 00 | 282 16 | 1,724 00 | 2,991 08 |
| Frais d'exploitation | | | 135 00 | 262 15 | 515 22 | 9 15 | 33 40 | | | 30 00 | 282 16 | 1,724 00 | 2,991 08 |

## DRAGAGE—COLOMBIE ANGLAISE.

ETAT indiquant les matières enlevées dans les différentes localités, les dépenses annuelles pour chaque dragueur et accessoires; aussi le coût par verge cube, pendant l'exercice 1896-97.

### DRAGUE "MUD LARK."

| Localités. | Tuf. | Roches, cailloux. | Gravier. | Glaise. | Cailloux et glaise. | Vase, cendres, ferblancs et autres débris. | Sable et glaise. | Vase. | Totaux. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Verges cubes. | Verges cubes. | Verges cubes. | Verges cubes. | Verges cubes. | Verges cubes. | Verges cubes. | Verges cubes. | Verges cubes. |
| Nanaïmo | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 56,200 | ........ | 56,200 |
| Vancouver | ........ | ........ | ........ | ........ | 500 | 1,573 | ........ | 400 | 2,518 |
| Victoria | ........ | ........ | ........ | 11,295 | ........ | ........ | ........ | ........ | 11,295 |
| Totaux | ........ | ........ | ........ | 11,295 | 500 | 1,573 | 56,200 | 400 | 70,013 |

Total des dépenses pendant l'exercice fiscale 1896-97 ........ $14,648.10
Coût moyen par verge cube ........ 21 cents.

## MATÉRIEL DE DRAGAGE.

Ce qui suit est une liste du matériel de dragage possédé et exploité par le département dans les différentes parties du Canada.

### PROVINCES MARITIMES.

Le dragueur à vapeur à godets *St. Lawrence.*
" *Canada.*
Le dragueur à cuiller *New Dominion* et 4 chalans.
" *Prince Edward* 3 "
" *Geo. McKenzie* 4 "
" *Cape Breton* et 2 barges en acier.
Un bateau-chèvre, chaudière, machines et grappins.

### QUÉBEC ET ONTARIO.

Le dragueur élévateur n° 9 2 chalans et remorqueur *Delisle.*
Le dragueur à cuiller *Queen* 2 " *Ottawa.*
" " *Nipissing* 2 " *St. Paul.*
" " *Ontario* 2 " *Sir John.*
" " *St. Louis* 2 " *Sensation.*
" " *Challenge* 2 " *Trudeau.*
Un bateau-chèvre (hélices jumelles).

### MANITOBA.

Le dragueur à cuiller *Winnipeg*, remorqueur *Sir Hector*, 2 chalans et une barge à charbon.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Le bateau-excavateur *Samson.*
Le dragueur à cuiller *Mud Lark*, 3 chalans et remorqueur *Princess.*
Le dragueur à vapeur à godets *Muskrat* et 2 chalans.

CHENAL DES NAVIRES, FLEUVE SAINT-LAURENT, ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC.

Cinq dragueurs-élévateurs, n° 8, n° 11, n° 12, le *Laval* et le *Laurier.* Remorqueurs *John Pratt*, *St. James*, *St. Francis*, *C. J. Brydges*, *M. F. Parsons*, *Cartier*, 2 arrache-pierres, 2 barges à charbon, 12 chalans de 80 verges de capacité, 2 de 150 verges, un chalan pour les sondages, 2 chalans à charbon et deux chalans-grues.

NOUVEAU MATÉRIEL DE DRAGAGE.

Un dragueur-élévateur, le *Laurier*—travaillant avec le *Laval*—pour le chenal principal du Saint-Laurent.

Un remorqueur en acier, le *St. Jean d'Iberville*, devant être attaché au nouveau dragueur *Laurier.*

Un dragueur à cuiller en acier, le *Cape Breton*, pour les provinces maritimes.

Deux barges en acier pour le dragueur *Cape Breton.*

Deux chalans de 75 verges de capacité pour le *Nipissing.*

Ces divers bâtiments furent complétés pendant l'exercice 1896-97.

## RÉPARATIONS AU MATÉRIEL DE DRAGAGE.

Les sommes suivantes ont été dépensées en 1896-97 pour les réparations aux dragueurs et accessoires qui sont la propriété du département des travaux publics :

PROVINCES MARITIMES.

| | |
|---|---|
| *St. Lawrence* | $ 2,210 96 |
| *Canada* | 1,878 12 |
| *New Dominion* | 606 11 |
| *Prince Edward* | 1,559 20 |
| *Geo. McKenzie* | 381 22 |
| *Cape Breton* | 1,361 54 |

QUÉBEC ET ONTARIO.

| | |
|---|---|
| *Challenge* | 3,007 00 |
| *Ontario* | 1,050 88 |
| *Nipissing* | 1,646 11 |
| *Queen* | 1,771 28 |
| *St. Louis* | 1,162 27 |
| *Canal n° 1* | 2,299 66 |
| *Nithsdale* | 47 30 |
| Arrache-pierre (jumelles) | 21 07 |

MANITOBA.

| | |
|---|---|
| *Winnipeg* | 1,573 90 |

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

| | |
|---|---|
| *Mud Lark* | $ 1,698 93 |
| *Samson* | 2,227 50 |

Les dépenses faites pour les réparations et le renouvellement du matériel employé aux les améliorations du chenal principal du Saint-Laurent entre Montréal et Québec peuvent être détaillées comme suit :—

| | |
|---|---|
| Dragueur *Laval* | $ 1,113 17 |
| " nº 8 | 604 91 |
| " nº 11 | 1,363 05 |
| " nº 12 | 1,231 67 |
| Remorqueur *Cartier* | 67 08 |
| " *St. Francis* | 109 39 |
| " *M. F. Parsons* | 481 69 |
| " *C. J. Brydges* | 447 23 |
| " *John Pratt* | 277 02 |
| Bateau d'exploration *St. James* | 312 88 |
| Arrache-pierre nº 2 | 68 73 |

## BASSINS DE RADOUB.

Le gouvernement fedéral possède et entretient trois bassins de radoub, savoir : le bassin de Lorne, à Lévis, dans la province de Québec, celui de Kingston dans la province d'Ontario, et celui d'Esquimault près de Victoria, Colombie-Britannique.

### BASSINS DE RADOUB DE LÉVIS.

Le bassin de radoub de Lévis est situé à Saint-Joseph de Lévis, sur la rive sud du Saint-Laurent, deux milles à l'est de Québec. Le bassin proprement dit est en gros blocs taillés de pierre calcaire de Terrebonne reliés par un mortier au ciment de Portland ; il est éclairé la nuit par 12 lampes à arc, en sorte que les vaisseaux peuvent arriver en tout temps et que le travail peut être conduit sans interruption.

Le plan général du bassin a une configuration rectangulaire ; sa longueur est de 454 pieds et sa largeur 100 pieds, avec une extrémité cintrée de 31 pieds de rayons et une retraite carrée de 19 pieds par 454 sur chaque côté, formant le couronnement, et des escaliers posés deux à deux, l'un à côté de l'autre, à chaque extrémité. La largeur du radier intérieur entre le corps principal du bassin et la cuve du porte-bateau est de 8 pieds, ce qui fait 484 pieds pour la longueur du bassin en dedans de la paroi de croisement du porte-bateau.

Le mur à aile du côté est de l'entrée s'étend à 150 pieds du porte-bateau dans le fleuve, tandis que celui du côté ouest s'étend à 270 pieds.

La profondeur de l'eau sur la sablière est de 26½ pieds à l'eau haute des grandes marées, et 20½ pieds à eau haute des marées ordinaires ; la largeur de l'entrée est de 62 pieds.

Le bassin est fermé par une porte de fer à cloisons tournant sur des rouleaux, manœuvrée par des machines à vapeur auxiliaires à haute pression ayant une force de 34 chevaux.

Ces machines actionnent aussi une petite pompe d'une capacité de 900 gallons par minute qui est employée à l'assèchement du bassin.

Les principales pompes, au nombre de deux, sont du type ordinaire des pompes aspirantes, avec un diamètre de 4 pieds, une course de 5 pieds et une décharge de 14,000 gallons par minute. Elles sont actionnées par deux machines à condensation ayant des cylindres de 27½ pouces de diamètre avec une course de piston de 3 pieds et une force de 400 chevaux. La vapeur est fournie par trois chaudières tubulaires de 14 pieds de long et 6 de diamètre.

Du côté ouest du bassin, on a construit un bâtiment en brique de 137 pieds sur 37 pour les chaudières et les machines, ainsi qu'un autre bâtiment de 40 pieds sur 80 pour les bureaux, le magasin général, etc., et un troisième en bois de 18 pieds sur 18 qui sert de magasin. Le terrain sur lequel est construit le bassin de radoub avec

ses dépendances a 480 pieds sur 1,000, avec une superficie d'environ 487,000 pieds carrés ou 11⅕ acres, entouré de clôtures en bois.

Pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897, ce bassin de radoub a été tenu en bonne condition de fonctionnement par les soins et les réparations ordinaires aux machineries des pompes et au porte-bateau. On a acheté 40 madriers en pin 3 x 12 pouces, de 15 pieds, pour échafaudages pour remplacer les vieux; la tête et les côtés du bassin ont été nivelés en arrière du couronnement et on a placé un conduit pour l'écoulement des eaux provenant de la pluie et de la neige fondue. En juin dernier (1897) on a acheté 130 traverses en bois pour renouveler les anciennes qui avaient duré dix ans et qui étaient très peu sûres.

Les dépenses totales encourues pendant l'exercice 1896-97 se montent à $7,718.88 que l'on peut subdiviser comme suit:

| | |
|---|---|
| Personnel | $4,507 68 |
| Journaliers | 513 39 |
| Charbon | 937 75 |
| Planches de revêtements | 1,385 51 |
| Huile, chiffons, etc., et menues réparations | 302 32 |
| Dépenses imprévues | 72 23 |
| | $7,718 88 |

BASSIN DE RADOUB DE KINGSTON.

Ce bassin est situé près du centre du port, au pied de la rue Union. Il est construit en pierre posée avec du ciment; sa cour est spacieuse et il peut recevoir tout vaisseau qui passe par le canal Welland; la profondeur de l'eau sur la sablière est de 14½ pieds à eau basse et 16½ à eau haute.

Voici une description sommaire du bassin, du porte-bateau, des chaudières, machines à vapeur, etc. :—

La longueur du bassin est de 280 pieds à partir de la paroi intérieure au pied de l'escalier. Le radier a une largeur de 10 pieds, ce qui donne une distance de 290 pieds de la façade intérieure du porte-bateau au pied de l'escalier. Cette longueur s'augmente de 23 pieds en mettant le porte-bateau sur la ligne du tablier, soit 313 pieds. La longueur au niveau du couronnement de l'extrémité postérieure du mur à aile au sommet de l'escalier est de 370 pieds; la largeur du bassin entre les murs au fond est de 47 pieds et au sommet 79; la profondeur du sommet du couronnement au fond est de 26½ pieds, et entre les radiers, au centre, 22 pieds et sur les côtés 20¼; le rayon des radiers étant de 193 pieds. Le canal du gouvernail commence à 10 pieds de la paroi intérieure du radier avec 2½ pieds de large, 24 de longueur sur 12 de profondeur. Les billots s'étendent bout à bout sur toute la longueur du bassin à 5 pieds d'intervalle. Il y a 32 tins placés à 10 pieds d'intervalle.

Le porte-bateau a 59 pieds sur sa plus longue face et 57 sur sa plus courte, 13 pieds de largeur et 22 de profondeur; il est actionné par les machines à vapeur auxiliaires dont il est question plus loin.

Les quatre grandes chaudières communiquent entre elles et sont pourvues de soupapes de contrôle, en sorte qu'on peut en employer une ou plus suivant le besoin. La longueur de l'enveloppe est de 14 pieds. Chaque chaudière a 84 tubes de 3⅝ pouces de même longueur que l'enveloppe. Diamètre, 5½ pieds; épaisseur des plaques, ⅜ de pouce. La pression de la vapeur est de 100 livres par pouce carré.

La petite chaudière auxiliaire est du type tubulaire. L'enveloppe, de 9 pieds sur 4, est formée de plaques de tôle de ⅜ pouce d'épaisseur. Elle est pourvue de 250 tubes de 1¼ par 18 pouces avec des tubes de circulation. Cette chaudière économise de 50 à 75 pour 100 du combustible requis pour tenir la vapeur sous pression dans une des grandes chaudières destinées à l'usage général, quand les pompes principales ne sont pas en opération.

Les machines principales, au nombre de deux, sont du type vertical à haute pression, avec des cylindres de 18 par 18 pouces. Ces machines actionnent les deux pompes principales.

Les pompes principales sont du type centrifuge, ayant chacune une décharge de 20 pouces de diamètre et donnant ensemble un rendement total de 30,000 gallons par minute.

Les machines secondaires sont du type vertical à haute pression. Les deux cylindres ont 12 pouces par 12 pouces. Ces machines actionnent la pompe auxiliaire et le porte-bateau.

La pompe à feu a été construite par Knowles et Cie, de Boston; le cylindre à vapeur a 15 pouces par 21, et le cylindre à eau 10 pouces par 21. Cette pompe peut aussi être employée pour remplacer la pompe centrifuge auxiliaire, si cette dernière venait à faire défaut.

La petite *(pony)* pompe à vapeur a deux cylindres à vapeur de 6 pouces par 7; son cylindre à eau a 4 pouces par 7. Cette pompe sert à alimenter d'eau les chaudières ainsi qu'à l'arrosage et elle a une capacité de 3,000 gallons par minute.

Une grande grue à vapeur est employée pour le levage en rapport avec les opérations du bassin de radoub et des réparations.

En dehors du bâtiment aux machineries, lequel est en pierre et mesure 84 pieds sur 36, non compris la cheminée de 15 pieds sur 15 de base, on a érigé une construction en bois recouvert de métal de 30 pieds sur 40 du côté sud de ce bâtiment pour l'emmagasinage du charbon. Toute la propriété du bassin de radoub est entourée d'une clôture de première classe, de 868 pieds d'extension, avec portes sur les rues Gore et Union.

Pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897, le bassin de radoub a été maintenu dans une bonne condition de travail par les soins ordinaires donnés aux machineries des pompes, porte-bateau, grue, etc. Aucun travail nouveau n'a été entrepris.

Une somme de $73.22 a été dépensée pour réparations aux machines et chaudières. On a aussi fait une séparation dans le hangar à charbon pour remiser la pompe à air, etc., etc., ce qui a coûté en tout $33.35.

Soit une dépense totale de $4,657.10 en 1896-97.

## BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT.

Ce bassin de radoub est construit dans une petite anse, dans le port d'Esquimalt; il avait été commencé par le gouvernement provincial de la Colombie Britannique, mais il fut repris par le gouvernement fédéral alors que le travail était en cours, et le bassin fut complété et ouvert en juin 1897.

On peut établir les principales dimensions du bassin et du porte-bateau comme suit :

| | Pieds. | Pouces. |
|---|---|---|
| Longueur du bassin sur les tins | 430 | ... |
| Largeur du radier intérieur | 20 | ... |
| do porte-bateau | 15 | 10 |
| do radier extérieur | 15 | ... |
| Longeur totale du bassin | 480 | 10 |
| Largeur du bassin au couronnement | 90 | ... |
| do do à l'entrée | 65 | .. |
| do do au fond | 41 | 1 |
| Rayon des radiers | 16 | 6 |
| Profondeur totale du bassin au-dessus des radiers | 33 | 6 |
| Hauteur du radier au-dessus du plancher du bassin | 3 | ... |
| do des tins | 2 | 10 |
| Longueur do | 4 | ... |
| do du porte-bateau (entre parois intérieures) | 67 | ... |
| do do (parois extérieures reversibles) | 15 | 8 |

A l'eau basse, la profondeur sur les radiers est de 24 pieds 6 pouces, et à l'eau haute ordinaire 26 pieds 6 pouces.

Ce qui suit est une description sommaire des chaudières, machines, pompes, appareils électriques et plongeurs, machineries pour le halage et le levage, bouées, tours et autres machines, outils et ustensiles, et approvisionnements requis pour les réparations, pour combattre le feu et autres objets, qui sont nécessaires à cette station de radoub.

Deux machines à vapeur à condensation, avec cylindres de 27 pouces de diamètre et 36 pouces de course.

Deux pompes foulantes, cylindres, 27 pouces de diamètre et 60 de course.

Trois chaudières Cornish, 6½ de diamètre et 14 pieds de longueur.

Une machine supplémentaire à haute pression, diamètre du cylindre, 16 pouces; course 20 pouces.

Une pompe centrifuge pour l'assèchement; tuyau de succion, 14 pouces; décharge, 12 pouces

1 chaudière tubulaire à retour, 5 pieds 3 pouces de diamètre et 14½ pieds de longueur.

1 machine à traction pour porte-bateau; diamètre du cylindre, 12 pouces; course, 14 pouces.

1 pompe centrifuge d'assèchement; 6 pouces de succion, 5 pouces de décharge.

1 dynamo Edison nº 4, 1,600 C.P., 16 lampes autour du bassin.

1 machine à vapeur pour actionner la dynamo; diamètre, 8 pouces; course, 12 pouces.

1 porte-arrêt mobile pour le porte-bateau.

25 bollards ou corps-morts en fer autour du bassin.

1 grue en bois, 10 tonnes de capacité.

8 cabestans.

6 tuyaux de conduite.

3 dévidoirs avec 200 pieds de boyaux.

1 appareil de plongeur complet.

1 tour de 6 pieds de lit.

1 machine à forer.

1 assortiment complet de coins.

1 chambre à vapeur pour courber les planches.

2 bouées à chaîne en fer.

2 bornes pour indiquer le chenal à l'entrée du bassin.

Pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897, treize navires sont venus au bassin, formant un tonnage total de 27,914 tonnes. Le temps employé au radoub de ces navires a été de 103 jours, et les droits de bassin perçus ont été de $7,514.80.

En addition à ses devoirs pour la réparation des navires amenés au bassin, le personnel de l'établissement d'Esquimalt a été constamment employé aux soins d'entretien et de réparation, etc., savoir :—

Mise du porte-bateau sur le lit extérieur; nettoyage des pompes, etc., puits des pompes, chambre du porte-bateau et radier extérieur; grattage des faces de rencontre et nettoyage et peinture des soupapes.

Construction du barrage; tailler des rainures dans la tête de la jetée pour la course du flotteur de l'échelle d'étiage. Faire des caisses de bois en travers de la chambre du porte-bateau et dans la rainure de la tête de la jetée pour l'échelle d'étiage.

Faire une nouvelle provision de boîtes à terre pour latrines et de nouveaux massifs en pierre pour la machine à planer, et aussi boulonner dans ces massifs de pierre, etc.

Faire de nouvelles échelles pour la tête de la jetée, renforcer les tréteaux et le toit de la boutique des machines pour les rendre capables de supporter les poulies de la machine à planer et du tour.

Couler 550 livres de vieux métal à être employé pour faire des blocs, rouleaux, platines et objets nécessaires à l'échelle d'étiage.

Peinture des échelles de côté, et des glissoirs en charpente du bassin, et ajustage de nouveaux tuyaux pour la décharge du tuyau des pompes centrifuges.

Faire quatre jauges complètes pour l'étiage, y compris toutes les petites vis et autres objets en rapport.

Dressage du compartiment supérieur du porte-bateau et peinturage du même. Coulage de 70 livres de cuivre pour nouveaux rouleaux nécessaires pour le steamer *Princess*, et finissage de ces rouleaux.

Mise du porte-bateau en chambre; badigeonnage du même avec la composition anti-corrosive de Rathjen.

Fait un nouvel assortiment d'outils pour les machines à tourner, planer et percer. Réparé les pompes, les boyaux et les casques des plongeurs.

Fait des tubes d'expansion pour chaudières, et coulé et fini un gong en cuivre pour la drague *Mudlark*.

Dressé et peint la porte d'arrêt.

Relevé et peint les bouées avec la composition anti-corrosive. Garni les assises des machines avec du ciment; mis des coins en fer et de nouveaux boulons pour en diminuer les trépidations.

Réparé les poulies des palans différentiels et coulé de nouveaux rouleaux pour lesbéliers des tins.

Coulé de nouveaux godets à l'huile et ajusté aux grandes machines de nouvelles burettes à huiler, et fait de nouveaux boulons pour le tiroir de la petite machine à vapeur.

Réuni 600 pieds lin. de billots de 12 pouces, en dehors du port, pour être employés au revêtement.

Remis des tubes, avec l'assistance d'un fabricant de chaudières, aux trois grandes chaudières; boulonné et peinturé leurs enveloppes.

Coulé 300 livres de cuivre et de métaux anti-friction, et ajusté les porteurs des pompes et des transmissions des machines.

Fait une nouvelle garniture pour le petit passage, y compris tous les ouvrages en fer forgé nécessaires. Fait un nouveau châssis avec chambranle pour l'abat-jour du toit de la chambre des machines, et des patrons pour toutes les pièces à couler.

Dressé et peinturé le porte-bateau du côté de la mer, aussi bien que du côté du bassin.

Coulé des tourillons pour les poulies de l'échelle d'étiage; fait un nouveau jeu de boulons pour les portes des trous d'homme des grandes chaudières et ajusté les soupapes de sûreté.

Relevé les grandes machines à vapeur, dressé les cuivres, fait écouler plus rapidement les gouttières et les urinoirs, et arraché et détruit les chardons.

On peut voir, d'après ce qui précède, qu'il a été fait une somme considérable de travail pendant l'exercice 1896-97, et il est nécessaire que ces travaux de réparation, d'entretien et d'amélioration soient continués, si l'on veut conserver en bonne condition un établissement tel que le bassin de radoub d'Esquimalt. Les chaudières sont à présent en excellente condition et on peut obtenir la pression voulue plus rapdement et avec une dépense de charbon moindre qu'auparavant.

Si l'on en excepte la garniture en briques réfractaires du fourneau de la petite chaudière qui doit être renouvelée, et aussi une soixantaine de pieds de gouttières en zinc et une petite portion de l'équipement, tel que les vêtements des plongeurs, les boyaux à incendie, tout l'établissement est maintenant dans de meilleures conditions que lorsqu'il a été reçu des entrepreneurs, il y a environ 10 ans.

Les dépenses totales encourues pendant l'exercice 1896-97 pour le travail, le personnel, l'entretien, y compris les réparations et fournitures ordinaires, se montent à $10,770.28, que l'on peut répartir comme suit :—

| | | |
|---|---|---|
| Salaires | $ 8,591 | 42 |
| Charbon | 621 | 07 |
| Eau | 327 | 00 |
| M tio ı | 192 | 79 |
| Equipem nt | 932 | 75 |
| Divers | 105 | 25 |
| Total | $10,770 | 28 |

## GLISSOIRS ET ESTACADES.

Le gouvernement fédéral a construit et entretient des glissoirs et estacades (*booms*) pour faciliter la descente des trains de bois carré, rond, etc., sur la rivière Ottawa et ses tributaires, sur les quarante milles d'aval du Saint-Maurice et dans la Trent et le district de Newcastle, entre les chutes Fénélon et les chutes Heeley.

Dans les rapports annexés, les surintendants de ces travaux de rivière, MM. G. P. Brophy, F. X. Thomas Berlinguet et R. B. Rogers, donnent des particularités relatives aux travaux de construction, de reconstruction, d'améliorations et de réparations exécutés sous leur direction sur les glissoirs, les estacades, les piliers, les barrages, les cours d'eau, les bâtiments, etc., du gouvernement pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897 ; les dépenses encourues pour les employés, l'entretien, les améliorations, etc. ; les quantités des différentes espèces de bois qui ont passé par leurs glissoirs, les revenus provenant des droits de péage sur ces bois, et autres informations d'intérêt général et d'utilité pour les marchands de bois et le public.

---

## RAPPORT SUR LES OUVRAGES DE L'OTTAWA, PAR G. P. BROPHY, INGÉNIEUR SURINTENDANT.

OTTAWA, 25 septembre 1897.

M. LOUIS COSTE, ingénieur en chef,
Ministère des travaux publics,
Ottawa.

MONSIEUR,—Ainsi que requis par votre communication n° 2506 du 10 juillet dernier, j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant concernant les travaux sous ma direction sur la rivière Ottawa et certains de ses tributaires, pour l'exercice clos le 30 juin 1897.

Pendant les mois de l'automne 1896, la descente des bois se continua jusqu'à ce que les billots et les autres bois eussent atteint les scieries pour la manufacture, ou leur destination pour l'exportation, et les eaux ont été généralement basses.

A la saison des eaux basses, les fondations des ouvrages ont été inspectées, et on a commencé les réparations nécessaires dont suit la description :—

### RÉPARATIONS AUX STATIONS SUR LA RIVIÈRE OTTAWA.

*Station de Carillon.*—On a renouvelé une partie du bois de quelques-uns des piliers de support de l'estacade de direction, et les revêtements des glissoirs et des estacades ont été réparés.

*Hull ou station de la Chaudière-Nord.*—Lorsque les eaux ont été retirées de l'étang Eddy et du chenal du glissoir, les fondations ont été commencées et les réparations nécessaires ont été faites ; les fondations de l'empellement et des jetées latérales ont été renforcées, les planches branlantes fixées solidement et les têtes de fiches projectant repoussées en dessous du plancher. On a construit un pilier de 20 x 9 x 7 pieds comme support pour l'estacade de guide à l'entrée supérieure ; un revêtement de madriers de 3 pouces a été appliqué sur la partie du glissoir sous le pont de Hull ; on a pourvu d'un nouveau cadre les appareils à relever les billes d'arrêt ; les radiers et les lisses ont été réparés, et les supports des estacades et boiseries en général ont été ajustés.

*Ottawa ou station de la Chaudière-Sud.*—On a mis de nouveaux billots d'arrêt pour le second empellement ; la jetée latérale sur le côté sud du second glissoir a été redressée ; on a regarni de planches le sommet de la jetée ; les planches usées du fond du glissoir ont été remplacées ; les fiches projetant ont été repoussées ; les chaloupes peinturées, les pontons préparés pour le service, la glace coupée et une couche de pierre a été placée entre les seuils dans le fond du glissoir.

*Ponts à Ottawa et à Hull, et chaussée entre ces deux villes.*—Le parapet du côté est de la chaussée a été enlevé pour permettre de poser une charpente en fer afin de faire le pavé employé dans l'élargissement du passage ; un trottoir temporaire a été établi pour l'usage des piétons pendant l'exécution des travaux ; la route a été nivelée et nettoyée ; on posa un plancher métallique sur lequel on fit un pavé en granit allant vers le pont de Hull. On a profité de la mise à sec de l'étang Eddy pour réparer les fondations des trois piliers supportant le pont du glissoir de Hull, et pour renouveler les gardes des estacades qui avaient été endommagées ; dans la superstructure, on a mis de nouveaux madriers sur la route et sur le trottoir pour remplacer ceux qui étaient pourris.

Au pont Union, on a trouvé nécessaire de réparer le plancher et les détériorations causées par un lourd trafic.

Sur la ligne des ponts de la Chaudière au-dessus du glissoir et des chenaux hydrauliques, on a nivelé et renforcé le plancher en plaçant des madriers neufs, en réparant la garniture de planches, et on a construit une lisse de garde de chaque côté du passage et près de l'extrémité sud du pont afin de préserver les ouvrages en fer contre le passage des voitures.

*Pont des Sapeurs.*—La partie de la route au-dessus des arches de pierre et des approches solides a reçu un lit métalique et un pavage en blocs de scories, sable et ciment ; on a fait un pavage préparatoire en pierre artificielle et en madriers de 3 pouces pour servir de base au pavage permanent.

*Pont de la rue Maria.*—La balustrade a été réparée et la partie ouest de la route a été recouverte en madriers de 3 pouces. Les approches ouest de ce pont ont été nivelées et ont reçu une couverture métallique qui les a ramenées au niveau correspondant du plancher.

*Station des Chats.*—La jetée de dérivation et l'estacade du côté sud du canal conduisant au glissoir qui avaient été considérablement endommagées par le passage des billots ont été reparées et renforcées, et les grappins sur les empellements pour relever les billes d'arrêt, ont été réparés dans leurs attaches et pourvus de quatre nouvelles poignées.

*Glissoir de Portage du Fort.*—Ce glissoir nécessitait quelques petites réparations qui ont été faites par l'employé préposé pendant le cours de la saison.

*Station de la Montagne.*—A cet endroit, il a été nécessaire de renouveler 40 longrines dans le fond du glissoir ; le plancher fut levé pour faire faire ce travail, et on a employé de nouveau les anciens matériaux qui étaient encore de service. La jetée du côté nord à la sortie du glissoir ayant été endommagée par la poussée des glaces le printemps dernier, elle fut réparée et remise en condition de fonctionnement.

*Station de Calumet.*—Le plancher du glissoir et les tabliers ont été réparés, les supports des estacades ajustés et les appareils de hissage améliorés.

*Station des Joachim.*—Ici les estacades ont été renforcées en mettant un supplément de billots et de chaînes ; le revêtement de l'estacade à la tête du glissoir inférieur fut renouvelé; les angles et les côtés des piliers supportant l'estacade qui conduit au glissoir ont été garnis de planches ; le revêtement du barrage réparé; de nouvelles pierres ont été mises pour remplir les piliers, on a placé des billots d'arrêt pour régulariser l'arrivée de l'eau ; là où le plancher du glissoir était usé, on l'a renouvelé ; le bois pourri a été remplacé sur le sommet des jetées de direction par du bois neuf et on a fait une nouvelle estacade s'étendant au-dessus de l'entrée du second glissoir.

*Rocher Capitaine.*—Avant le commencement du flottage et aussi pendant la saison de la navigation, le gardien s'occupe de quelques réparations nécessaires telles que remplacement de planches hors de service, repoussage des fiches, etc.

### RÉPARATIONS SUR LES TRIBUTAIRES DE L'OTTAWA.

*Rivière Gatineau.*—Comme d'habitude dans ce cours d'eau, il y a eu de grands dépôts de sable, écorces et autres débris obstruant le canal, les anses ou les issues des étangs et autres passages conduisant aux endroits où les billots sont mis en radeaux ; à eau basse, ces débris et dépôts forment des hauts-fonds que l'on est obligé

de creuser et d'enlever; le plancher du pont sur le nouveau canal a été réparé et on s'est procuré du bois pour renouveler les charpentes pourries des jetées; on a reconstruit partiellement les ouvertures; on a donné de l'extension à l'estacade de direction, arrangé de nouveau les compartiments des estacades, renforcé le radier à l'ouverture inférieure; il faut ajouter à cela certaines réparations ordinaires aux clôtures, aux embarcations, qui ont été exécutées de temps à autre par le personnel des travaux de la rivière.

*Rivière Madawaska.*—On a pris d'avance des mesures, à quelques-unes des stations, pour savoir les réparations qu'il y aura à faire pendant le cours de l'année prochaine.

*Rivière Coulonge.*—Au printemps de 1896, une partie du barrage près de la tête du glissoir fut emportée; quand l'eau baissa, une digue provisoire fut construite dans la brèche pour fournir l'eau au glissoir, et pendant les mois d'août et de septembre, cette digue fut enlevée; on construisit avec de grandes difficultés un caisson de barrage et une fermeture permanente de l'ouverture fut effectuée dans un courant rapide occasionné par les hautes chutes qui se trouvent à une courte distance de cet endroit. La section reconstruite avait 70 pieds de longueur, 5 pieds de hauteur et 15 pieds de face. L'autre partie du barrage reçut un revêtement de planches de 4 pouces sur une longueur de 50 pieds; les jetées supportant l'estacade de direction au-dessus de l'entrée du glissoir, n^os 1 et 3, furent démolies du côté de l'eau après que le lest eût été enlevé, et on les garnit de nouveaux revêtements; on ajusta un pilotis en chêne à chacune, et la pierre fut remise en place dans la jetée. Le bois pourri des trois autres jetées, 5, 6 et 7, fut renouvelé et un pilotis de chêne fut ajouté au n° 5. Des contreforts furent chevillés aux angles de toutes les jetées, et deux nouveaux poteaux de chêne d'amarrage furent plantés dans la rivière pour maintenir l'extrémité supérieure de la principale estacade de direction.

Une section du glissoir ayant ses fondations sur une surface de roche relevée en arrière par un renflement de récif sur le côté intérieur, montrait une tendance à glisser vers l'abîme; pour arrêter cela, on établit un caisson rempli de pierre contre la fondation pour servir d'arc-boutant. Le plancher du glissoir, les poteaux et les attaches ont été réparés partout où ils étaient usés ou pourris, et on s'est pourvu d'une quantité de planches d'orme pour le renouvellement partiel des côtés et du fonds après la saison d'activité.

*Rivière Noire.*—L'une des jetées latérales au pied du glissoir fut emportée par l'inondation du printemps dernier; elle a été reconstruite. Vu la raideur de la chute à la sortie du glissoir, le revêtement du fond et des côtés s'use et se détruit beaucoup; sur une distance de 110 pieds on a garni le fond de madriers d'érable de 4 pouces, et, de temps à autre pendant la saison, le revêtement des jetées latérales et des estacades de direction ont nécessité des réparations. Comme mesure de précaution, on s'est pourvu d'une quantité de madriers et autres matériaux pour renouveler les parties du glissoir dans la construction originaire de laquelle, lorsqu'elle était une propriété privée, on avait établi une fondation instable avec des croûtes qui maintenant tombent en pourriture; on remédiera à cela quand les billots auront fini de passer par cette station.

*Rivière Petewawa.*—Aux première, deuxième et troisième chutes, sur cette rivière, le plancher des glissoirs a été réparé et quelques minages ont été faits dans le chenal de Bois-Dur. Pour les réparations subséquentes à ces stations, on s'est pourvu d'une quantité de bois dressé qui servira pour les fondations, les côtés des jetées et les barrages, comme moyens de renforcer ces constructions.

*Chute du Crochet.*—Le glissoir et le barrage principal ont été réparés. Des bandes de fer plat de 6 pouces sur $\frac{1}{4}$ de pouce ont été percées, fixées et assujetties sur le fond et les côtés du glissoir pour empêcher les billots d'attaquer la boiserie; le plancher du glissoir fut raccommodé là où c'était nécessaire; le bois de l'estacade de direction en avant fut arrangé pour la renforcer; le barrage principal fut rendu étanche avec des pierres et des fascines, et les piliers de support de l'estacade réparés et remplis de pierre quand une partie du lest avait été emporté. D'autres réparations seront nécessaires à cette station avant la reprise des opérations de l'année prochaine, mais on a sous la main une provision suffisante de bois pour exécuter ces travaux.

*Lac du Cèdre.*—Les piliers de support du barrage ont été étanchés et les côtés des jetées formant le glissoir ont été recouverts à neuf de madriers de 5 pouces. Les barrages échelonnés de chaque côté des écluses ont été généralement exhaussés et réparés là où ils étaient endommagés, et quelques-uns des rochers les plus dangereux qui entravaient la descente des billots tout le long de la rivière jusqu'au lac Traverse ont été minés et enlevés.

*Rivière du Moine.*—A la tête du glissoir au-dessus des Grandes Chutes, une nouvelle estacade de direction longue de 275 pieds a été construite, et les piliers de support et les boisages qui tombaient en pourriture ont été enlevés et remis à neuf; une jetée d'ouverture au-dessus du glissoir fut rebâtie, le principal barrage relevé de deux pieds, le minage des eaux atténué autant que possible en plaçant du gravier, etc., en avant. Le glissoir, qui est très long, fut réparé dans son empellement régulateur, jetées latérales, courbes, poteaux, seuils et plancher; aux endroits où il y avait affaisement de l'ouvrage, on a employé des blocs pour rétablir le niveau.

Le printemps dernier, les eaux de l'Ottawa et de ses tributaires s'élevèrent à une bonne hauteur moyenne, et pendant la partie de l'année qu'embrasse ce rapport il y a eu une bonne hauteur d'eau dans presque toutes les rivières pour le flottage du bois. Les ouvrages, sur quelques uns des cours d'eau, furent sujets à des efforts très considérables et furent plus ou moins endommagés par la poussée de la glace, l'action des hautes eaux et la pression des billots; mais en général, avec le système d'améliorations employé, on peut dire que les dommages encourus n'ont pas dépassé la moyenne des années précédentes.

Le relevé suivant, qui est basé sur les rapports fournis par le percepteur des revenus des travaux publics, indique les quantités de bois de différentes formes qui ont franchi les différentes stations désignées plus haut, ainsi que les droits de péage perçus pendant l'exercice 1896-97:

| | | |
|---|---|---|
| Bois carré | 14,072 | pièces. |
| Billots | 4,329,253 | " |
| Bois d'estacade et de dimension | 86,647 | " |
| Traverses de chemins de fer | 153,163 | " |
| Poteaux de clôture | 63,755 | " |
| Cèdre | 23,291 | " |
| Total | 4,670,181 | " |

Et aussi 13,842 cordes de bois à pulpe et 351 cordes de bois à bardeau.

Les revenus perçus sur ce bois ont été $51,553.04.

En soumettant respectueusement ce qui précède,

J'ai l'honneur d'être, monsierur,

Votre obéissant serviteur,

GEO. P. BROPHY,

*Ing. surint. travaux R.O.*

## RAPPORT SUR LES OUVRAGES DE LA RIVIÈRE SAINT-MAURICE.

(Par F. X. Thos. Berlinguet, ingénieur surintendant.)

Trois-Rivières, 28 octobre 1897.

M. Louis Coste,
Ingénieur en chef,
Ministère des travaux publics, Ottawa.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur les ouvrages placés sous ma direction sur la rivière Saint-Maurice, pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

Avant d'entrer dans des détails, quelques observations sur la rivière Saint-Maurice et ses ouvrages pourront n'être pas déplacées ici.

Le Saint-Maurice, comme on le sait, est une grande rivière. Son étendue n'a jamais été bien définie, mais on suppose généralement qu'elle baigne un territoire de plus de 20,000 milles carrés. Elle court généralement à travers une région très montagneuse, et telle est la rapidité de son courant et la violence de ses chutes et de ses rapides, qu'aucun ouvrage, à l'exception des travaux permanents qui sont établis sur des bases de la plus grande solidité, ne peuvent lui résister.

En effet, à certaines saisons de l'année, la rivière est considérée incontrôlable. Le Saint-Maurice diffère, sous ce rapport, avec l'Ottawa et la plupart des rivières sur lesquelles se fait le flottage du bois; ici on trouve peu d'endroits où le bois peut être retenu.

Les travaux sur le Saint-Maurice ont été commencés en décembre 1851, et depuis des additions d'une extension limitée ont été faites presque chaque année.

Le trafic du Saint-Maurice, qui avait été languissant pendant un certain nombre d'années, a pris maintenant le dessus, et le progrès semble promettre d'être permanent. Cela est dû à la grande demande de bois à pulpe et aux gigantesques travaux hydrauliques construits aux chutes de Grand'Mère en rapport avec la nouvelle industrie de la pulpe, et aussi à la construction du chemin de fer Grand-Nord qui facilitera les communications dans la région du Saint-Maurice.

Les ouvrages du gouvernement actuellement en usage sont construits sur les quarante premiers milles de la rivière à partir de son embouchure. Ils sont divisés en quatre sections qui sont désignées comme suit: stations de Trois-Rivières, Shawenegan, Grand'Mère et Grandes-Piles. Chaque station est placée sous la direction d'un maître d'estacade; les maîtres d'estacade de Shawenegan et Trois-Rivières ont chacun un assistant.

Trois-Rivières, la première station, comprend les ouvrages qui se trouvent dans les quatorze premiers milles à partir de l'embouchure du Saint-Maurice, Shawenegan, les ouvrages construits entre les rapides de Saint-Gabriel et des Hêtres, une distance de douze milles. La station de Grand'Mère, les ouvrages entre les Hêtres et les Petites-Piles, une distance de huit milles, et la station des Grandes-Piles, les ouvrages entre les Petites Piles et l'îles aux Fraises, une distance de six miles.

Plus de 60,000 pieds d'estacades sont répartis entre ces quatre stations pour diriger et retenir les billots, avec plus de 77,000 pieds de chaînes.

La rivière commença à monter le 9 avril 1896 et atteignit son maximum d'élévation le 25 mai, alors qu'elle avait 24 pieds 4 dixièmes au-dessus du niveau des basses eaux, ce qui fait 7 pieds de plus que le maximum atteint en 1895, lequel était la plus grande hauteur enregistrée depuis l'inondation de 1879.

Après le 12 mai, l'eau commença à baisser et elle atteignit son niveau le plus bas le 29 septembre tombant à 2 pieds 2 dixièmes sur l'échelle d'étiage aux Grandes-Piles, lequel niveau est 0·6 pieds plus haut que le niveau le plus bas de 1895.

Le zéro de l'échelle d'étiage des Grandes-Piles correspond à 298·39 pieds au-dessus du zéro de Trois-Rivières correspondant avec le niveau géodésique du Saint-Laurent.

Les principales fluctuations du niveau de l'eau pour chaque mois pendant la saison active des cinq dernières années sont indiquées dans le tableau suivant des élévations en pieds et dixièmes au-dessus du zéro de l'échelle des Grandes Piles, depuis le 2 août 1892 jusqu'au mois de novembre 1896.

| Année. | Avril | Mai | Juin | Juillet | Août | Sept. | Oct. | Nov. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1892 | ........... | ........... | ........... | ........... | 7·5 | 3·8 | 4·7 | 5·1 |
| 1893 | 3·9 | 12·7 | 10·4 | 6.1 | 4·6 | 5·0 | 4·1 | 3·6 |
| 1894 | 8·5 | 13·2 | 8·8 | 7.6 | 5·3 | 4·2 | 7·5 | 8·1 |
| 1895 | ........... | 14·0 | 9·2 | 5.9 | 6·3 | 5·1 | 4·1 | 4·4 |
| 1896 | 9·7 | 13·3 | 7·7 | 6.4 | 3·4 | 2·6 | 3·3 | 8·5 |

Pendant la saison active pour la descente des billots en 1896, savoir, du 20 avril au 24 octobre, le niveau de l'eau monta pendant 42 jours, baissa pendant 99 jours, et fut stable pendant 17 jours.

Sur ces 158 jours, nous n'en avons eu que 74 pendant lesquels la rivière eut la quantité d'eau nécessaire à la descente des billots.

Comme on peut le voir par ce tableau, le niveau de l'eau, en août, septembre et octobre 1896, a été le plus bas qu'il y ait eu depuis 1892. Cette continuation d'eaux basses pendant une longue période, rend le transport des billots très dispendieux pour les marchands de bois.

La hauteur habituelle de cinq à six pieds au-dessus de l'eau basse, que l'on voit généralement pendant le mois d'août, a grandement fait défaut cette année.

La queue du flottage arriva à Trois-Rivières le 23 obtobre 1896, quatre jours plus tard qu'en 1895.

Les derniers billots pour Trois-Rivières furent retirés des estacades du gouvernement au pont du chemin de fer, le 24 octobre 1896.

Le relevé suivant fourni par le percepteur des droits de glissoirs et d'estacades de votre département indique les quantités de bois de différentes espèces qui ont passé par les ouvrages du gouvernement pendant la saison de 1896, ainsi que les sommes perçues pour droits de péage pendant l'exercice 1896-97.

Relevé du nombre des billots de scierie, etc., qui ont passé par les glissoirs et ouvrages du gouvernement sur la rivière Saint-Maurice pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897 :

| | | |
|---|---|---|
| Billots | 880,555 | pièces. |
| Billots de bois à pulpe | 351,593 | " |
| Cèdres | 1,527 | " |
| Traverses de chemin de fer | 804 | " |
| Total | 1,240,459 | " |

Le revenu perçu sur ce bois a été $22,090.50.

Après la saison active, les glissoirs, jetées et estacades furent examinés, et pendant l'automne et l'hiver, les travaux de réparation et de construction nécessaires furent exécutés, lesquels peuvent être décrits comme suit :

### STATION DES GRANDES-PILES.

Les travaux exécutés à cette station sont comme suit : réparations aux jetées n[os] 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 11 et 12. Un nouveau revêtement fut mis autour de ces jetées quand c'était requis, et quelques-unes ont été relevées à une hauteur convenable. Les poteaux d'amarrage ont été renouvelés quand cela était trouvé nécessaire, et tous les autres ont été remis en bon ordre pour l'année suivante. On a aussi renouvelé 2,051 pieds d'estacades simples aux Plaines, en aval des chutes des Grandes-Piles.

### STATION DE GRAND'MÈRE.

De légères réparations ont été faites à l'estacade principale. Environ 900 pieds d'estacades simples ont été construits pour empêcher les billots d'être entraînés dans les chutes de Grand'Mère. Les ouvrages de cette station sont en bonne condition et pourvus de toutes les facilités pour la descente des billots.

### STATION DE SHAWENEGAN.

Les travaux exécutés à cette station consistent dans la construction de trois piliers d'ancrage, n[os] 84, 82, 83, et la reconstruction du barrage construit en 1852 à la tête de la chute principale et qui fut enlevé par la crue de 1896. Le nouveau barrage a deux pieds de hauteur de plus que l'ancien, de manière à fournir une plus grande quantité d'eau au glissoir.

Le fond et les parois du glissoir ont été partiellement renouvelés en remplaçant le bois usé par de nouveaux matériaux ; le tablier a reçu un revêtement de bois dur. De plus, 900 pieds d'estacade à cinq et trois pièces ont été construits, et 1,000 pieds d'estacade ont été réparés.

Les poteaux d'amarrage de toutes les jetées furent renouvelés au besoin.

### STATION DE TROIS-RIVIÈRES.

Le petit barrage à La Rochelle fut reconstruit, ainsi que la jetée n° 19 au pont du chemin de fer et les piliers d'ancrage n[os] 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10 et 12 à la Pointe à Lambert.

Les jetées n[os] 12, 12, 27, 30 et 31 furent partiellement démolies, et le bois endommagé fut enlevé et remplacé par du neuf. Des planches de garde furent clouées sur les côtés exposés des jetées, quelques poteaux d'attache furent levés et les pierres de lest ont été reportées à niveau ; on aussi construit 550 pieds d'estacade.

Les poteaux d'amarrage furent renouvelés partout où c'était nécessaire.

Les dépenses suivantes ont été faites pour le personnel, l'entretien, les réparations et les améliorations pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897 :—

| | |
|---|---|
| Personnel et entretien........ ..... .............. .... ... .... | $8,647 72 |
| Réparations et améliorations :— | |
| Station des Grandes Piles.................................. ........ | 1,348 64 |
| " Grand'Mère........... ............ ........... ....... | 45 80 |
| " Shawenegan............................................ | 3,623 57 |
| " Trois-Rivières. ...... . ... . ......................... | 4,898 00 |
| Total pour 1896-97................ | 18,563 93 |

Si nous établissons une comparaison entre les dépenses et les revenus de cette année et ceux des sept années précédentes, le résultat sera comme suit :—

TABLEAU indiquant le nombre de billots, le revenu brut, les dépenses pour le personnel, la direction, les réparations et constructions, ainsi que le revenu net, sur les ouvrages du Saint-Maurice, pendant les dix exercices compris entre le 1[er] juillet 1887 et le 30 juin 1897.

| Année. | Nombre de billots. | Revenu brut. | Personnel et direction. | Réparations et améliorations. | Total, personnel et réparations. | Revenu net. | Déficit. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| 1887-88........ | 213,740 | 4,246 17 | 16,943 92 | 18,242 52 | 35,186 44 | ............ | 30,940 37 |
| 1888-89........ | 328,103 | 7,323 27 | 21,290 72 | 5,517 33 | 26,808 05 | ............ | 19,484 98 |
| 1889-90... .... | 197,365 | 4,242 18 | 13,957 09 | 4,753 76 | 18,710 85 | ............ | 14,468 67 |
| 1890-91..... .. | 203,099 | 3,953 87 | 17,155 67 | 6,638 78 | 23,794 45 | ............ | 19,840 58 |
| 1891-92........ | 282,738 | 4,520 50 | 15,658 83 | 4,332 75 | 19,991 55 | ..... .... | 15,471 08 |
| 1892-93........ | 569,703 | 11,114 90 | 9,259 86 | 831 13 | 10,090 99 | 1,023 91 | ........... |
| 1893-94... .... | 755,657 | 14,544 55 | 7,565 65 | 2,545 09 | 10,110 77 | 1,433 78 | ........... |
| 1894-95..... . | 779,892 | 14,306 53 | 6,512 83 | 4,001 34 | 10,514 17 | 3,792 36 | ........... |
| 1895-96 ....... | 1,163,610 | 21,358 74 | 8,114 01 | 5,645 38 | 13,759 39 | 7,599 36 | ..... ..... |
| 1896-97.... . | 1,240,459 | 22,090 50 | 8,647 72 | 9,816 21 | 18,563 93 | 3,426 57 | ........... |

Les ouvrages n'ont pas subi d'avaries graves. Cependant, les détériorations ont été considérables et nécessiteront nombre de réparations en 1897-98.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

F. X. THOS. BERLINGUET,
*Ingénieur surintendant.*

## RAPPORT SUR LES OUVRAGES DU DISTRICT DE LA TRENT ET DE NEWCASTLE.

(PAR R. B. ROGERS, INGÉNIEUR SURINTENDANT.)

PETERBOROUGH, 27 septembre 1897.

M. LOUIS COSTE,
Ingénieur en chef,
Ministère des travaux publics,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur les ouvrages placés sous ma direction pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

Les ouvrages ont été construits pour l'avantage de la navigation sur la route directe du canal Trent et pour faciliter la descente du bois et l'amélioration de la navigation sur les rivières qui s'y rattachent.

Les premiers sont sous le contrôle du ministère des chemins de fer et canaux, et les derniers sous celui du ministère des travaux publics.

Les ouvrages sont situés le long de la rivière Trent entre Trenton sur la baie de Quinté et le lac Balsam (à environ 15 milles du lac Simcoe), sur une distance de 170 milles environ.

C'est un vaste bassin s'étendant jusqu'à la hauteur des eaux du lac Madawaska au nord-est et celle du lac Muskoka au nord et à l'ouest, et il embrasse une étendue de terrain de plus de 2,000 milles carrés. Le contrôle des eaux de ce grand bassin acquiert chaque année une plus grande importance par l'accroissement des nombreuses industries qui s'établissent le long de la route.

Les eaux, pendant le printemps, ont été plus hautes que la moyenne et elles demeurèrent élevées pendant une période beaucoup plus longue que d'habitude. Elles n'ont pas causé plus de dommage aux ouvrages que dans les années ordinaires.

Vu la stagnation du marché, les quantités de bois qui sont descendues ont été beaucoup moindres qu'usuellement. La quantité, pendant le présent exercice, promet d'être plus grande que depuis quelques années.

Le règlement concernant la descente des billots en plus petits lots a été assez bien observé, et l'expérience a démontré que ce mode est plus économique que la descente en grandes quantités.

Les ouvrages sont maintenant en bonne condition, et il n'est plus nécessaire de faire de grandes dépenses pour les réparations.

Les réparations suivantes ont été exécutées aux différentes stations :

### HASTINGS.

Le plancher du glissoir a été renouvelé, et les estacades de direction ont été réparées.

### PETERBOROUGH.

De nouveaux sous-longerons ont été placés en dessous des bâtis de support, et le revêtement de la gorge du glissoir a été renouvelé. L'estacade de retenue du Petit Lac, qui avait été brisée par la glace, a été réparée.

### LAC KATCHAWANNOE.

L'estacade qui avait été brisée par la glace au printemps a été réparée, et les ancres qui avaient été jetées hors de ligne ont été remises en place.

### BUCKHORN.

Les jetées et le glissoir tombent en pourriture et il y a une grande usure sous le seuil du glissoir. Les jetées devront être presque entièrement reconstruites. On était à réparer le glissoir, mais le travail n'était pas terminé à la fin de l'exercice.

### CHUTES FÉNÉLON.

Une partie du plancher du glissoir a été renouvelée, et quatre nouveaux billots d'arrêt pour le glissoir ont été placés.

### RIVIÈRE KEENE.

L'entrée de la rivière Keene a été beaucoup améliorée par le dragage qui a coûté $747.31, somme prise sur le crédit affecté au dragage dans Québec et Ontario. Le travail a été fait à l'aide d'une lourde drague accouplée à une barge qui était remorquée par un bateau à vapeur.

Ci-joint un tableau indiquant le nombre de pièces de bois qui ont passé par ces ouvrages.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

RICH. B. ROGERS,
*Ingénieur surintendant.*

TABLEAU indiquant le nombre de pièces de bois, etc., qui ont passé par les différents glissoirs de la rivière Trent et par les ouvrages du district de Newcastle pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

| Stations. | Billots de pin de sciage. | Autres billots de sciage. | Bois d'estacade | Traverses de chemin de fer. | Poteaux de clôture. | Cèdres longs. | Poteaux de télégraphe |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Chutes Fénélon | 10,290 | 4,740 | 4 | 26,700 | 4,800 | | |
| Buckhorn | 3,000 | 16,300 | .......... | 20,000 | ...... | .......... | |
| Burleigh | ........ | ........ | .... | .......... | .......... | .......... | |
| Pointe Young | 80,000 | .......... | 750 | 22,000 | ........ | .......... | 3,000 |
| Lakefield | 14,594 | 12,900 | 1,162 | 47,185 | 30,300 | 353 | |
| Peterboro' | 5,000 | .......... | 1,000 | 476 | ...... | 353 | |
| Hastings | ........ | .......... | ...... | ...... | .......... | ........ | |
| Chutes de Heeley | 6,215 | 6,750 | 70 | 38,100 | 3,400 | ........ | |
| Chisholms | 83,381 | ........ | 1,790 | ...... | ...... | ....... | |

RICHARD B. ROGERS,
*Ingénieur surintendant.*

## PONTS.

On peut constater que, dans les anciennes provinces du Canada le gouvernement fédéral retient sous son contrôle exclusif la construction et l'entretien des ponts des routes interprovinciales importantes, ainsi que les ponts nécessaires qui traversent les voies navigables. Dans les régions du Nord-Ouest, où la population est très éparpillée, cependant, le gouvernement du Canada a aussi pourvu à la construction et à l'entretien des ponts des routes ordinaires pour franchir les grands cours d'eau, lesquels ponts sont d'une nécessité urgente pour établir des communications non interrompues à travers les sentiers et les grandes routes d'une importance nationale; ni les municipalités qui sont appelées à tirer un bénéfice immédiat de ces constructions, ni même les autorités territoriales qu'elles concernent directement, n'auraient pu espérer les entreprendre et les maintenir avec leurs seules ressources.

Pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897, le pont tournant en fer du chenal de Burlington allant du lac Ontario au port de Hamilton a été achevé, y compris les appareils électriques faisant mouvoir le tablier mobile.

Des travaux de réparation et d'amélioration ont été faits comme d'habitude sur les différents ponts de la ville d'Ottawa, y compris les abords, dont l'entretien est à la charge du gouvernement fédéral, savoir: les ponts sur les glissoirs des Chaudières avec les routes qui y accèdent; le pont Union sur l'Ottawa et les ponts Dufferin, des Sapeurs et de la rue Maria, sur le canal Rideau. Le rapport de l'ingénieur surintendant des travaux de la rivière Ottawa, publié *in extenso* sous le titre de Glissoirs et Estacades, contient un compte-rendu détaillé des reconstructions, réparations, etc., exécutées.

Des réparations ont été aussi faites aux ponts suivants dans les territoires du Nord-Ouest: le pont de la rivière Bataille à Battleford; le pont de la rivière du Ventre à Lethbridge; le pont Langevin à Calgary, et le pont de Macleod sur la rivière du Vieux.

### PONT DE BURLINGTON.

En 1895-96 le gouvernement du Canada décida de pousser vigoureusement la construction du pont tournant en fer sur le chenal de Burlington, afin de procurer, sans plus de retard, au public, des moyens commodes et faciles de communication entre les deux rives, l'accroissement considérable du trafic nécessitant cette amélioration pour remplacer l'antique mode de transport des voitures et des passagers au moyen du chalan ou du bac.

Le 22 août, un contrat fut accordé à M. Geo. F. Webb, de Hamilton pour la construction de la maçonnerie, y compris les fondations pour les piliers de pivot et les culées, pour la somme totale de $15,792, et le 28 janvier 1896 un autre contrat fut donné à la Dominion Bridge Company, de Montréal, pour la fourniture et la construction de la superstructure, etc., pour la somme de $15,290.

Tous les travaux compris dans ces contrats ont été complétés d'une manière satisfaisante. Le 11 novembre 1896, une estimation finale fut favorable à M. Webb, et le 16 du même mois, une autre le fut à la Dominion Bridge Company, les sommes dont le paiement fut recommandé dans chaque cas étant le montant complet des contrats.

Le 1er juillet 1896, M. Webb avait reçu en à compte $14,000 sur son contrat et la Dominion Bridge Company, $3,600, en sorte que le montant total requis en 1896-97 pour compléter le paiement des travaux achevés était de $13,489, ce qui fut payé aux entrepreneurs. Une somme additionnelle de $1,500 fut payée à la Dominion Bridge Company pour fourniture et installation, suivant un arrangement spécial, d'un appareil électrique pour manœuvrer l'arche tournante, et une somme de $400 fut dépensée pour les plans et l'inspection de la superstructure, etc. La force motrice pour le pont est fournie par la Hamilton Radial Electric Railway Company.

PONT DE LA RIVIÈRE BATAILLE, BATTLEFORD.

Le pont de la rivière Bataille traverse cette rivière à Battleford, T.N.-O., dans le district de Saskatchewan. Battleford est situé au confluent de la branche nord de la Saskatchewan et de la rivière Bataille. Le pont a été construit en 1890 à la journée, après que le contrat accordé à MM. Heney et Kennedy leur eut été retiré.

Le pont consiste en une travée de 150 pieds, système Howe, deux travées de 70 pieds chacune, un abord sur tréteaux du côté nord, et deux culées.

Pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897, une somme de $371.46 a été dépensée pour remettre à leur place quelques pièces de la pile nord qui s'étaient un peu écartées et pour remplacer les madriers du plancher qui tombaient plus ou moins en ruine.

PONT DE LA RIVIÈRE DU VENTRE, LETHBRIDGE.

Le pont de la rivière du Ventre traverse cette rivière à Lethbridge, Alberta-Sud.

Lethbridge est en réalité une ville minière, étant située au centre des mines de charbon de l'Alberta communément désignées sous le nom de mines de Galt. Elle est le siège d'une division de la police à cheval et est reliée à la ligne principale du chemin de fer du Pacifique, à Dunmore, par un embranchement de 109 milles de longueur; elle communique aussi par chemin de fer avec Great-Falls, Montana.

Le pont a été construit en 1890. Il est du système Howe, et il consiste en quatre travées en charpente.

Pendant l'exercice 1891-92, on a dépensé $725.32 en diverses réparations sur le pont et ses abords, telles que assujettir ses attaches, renouveler des parties du garde-fou, etc.; rétablir une bonne partie des abords et de la route aux endroits qui avaient été défoncés; réparer les clôtures, etc.

A la fin de l'exercice, le pont était en bonne condition pour le service.

PONT LANGEVIN, CALGARY, ALBERTA,

Le pont Langevin traverse la rivière de l'Arc dans la ville de Calgary, Alberta.

Calgary est la principale ville et le point central du chemin de fer du district d'Alberta (c'est le point de raccordement des embranchements d'Edmonton et de Macleod sur la ligne principale du Pacifique canadien). Elle est aussi le siège d'une division de la police à cheval. Au commencement de 1891, la population était de 3,876 habitants.

Le pont est du système Howe avec une longueur de 370 pieds environ, y compris les culées, mais sans compter les abords sur tréteaux; il consiste en trois travées de 100 pieds chacune, deux piles intermédiaires en caissons de 33 pieds sur 12 à la base avec 17 pieds de hauteur, et deux culées de même construction, de 22 pieds sur 15 à la base. Il a été construit en 1890 sur contrat; son tablier a environ 18 pieds de large et repose à environ 15 pieds au-dessus du niveau des basses eaux de la rivière de l'Arc et à 6½ au-dessus du niveau des hautes eaux.

Pendant l'exercice 1896-97, on a dépensé $1,016.20 pour ce pont comme suit:—

1. Protection de la pile nord qui avait été minée sur une longueur d'une dizaine de pieds. On plaça tout autour de gros blocs de pierre avec une chèvre, et on remplit les creux entre les blocs avec de petits cailloux afin de prévenir, si possible, la détérioration de la base.

2. On a calfaté autour de l'angle nord-est de la pile sud et le long de la façade de la culée du nord.

3. Remplacé les attaches détériorées, et solidé complètement les arches.

PONT DU VIEUX, MACLEOD.

Le pont du Vieux traverse la rivière du Vieux, à environ deux milles à l'ouest de la ville de Macleod, Alberta-sud.

Macleod est la principale ville d'affaires d'un district d'élevage du bétail et des chevaux, et c'est le siège d'une division de la police à cheval. Elle est reliée à Calgary avec la ligne-mère du Pacifique Canadien par un embranchement de 105 milles de longueur, et elle sera en communication avec le chemin de fer de la Passe-du-Nid-de-Corbeau actuellement en construction.

Le pont, entrepris à contrat par MM. John Heney et Henry Smith, d'Ottawa, fut commencé en mai et terminé en décembre 1891.

Le pont consiste en deux travées de 150 pieds chacune, une pile, deux culées, un abord en terre et en tréteaux du côté nord, et un remblai du côté sud.

Depuis sa construction, ce pont a nécessité des réparations en différents temps, telles que calfatage autour de la pile, deux fois; protection de la rive sud par un mur de pierre, consolidation du pont, trois fois, etc.

Le trafic sur ce pont, qui a toujours été très grand, a considérablement augmenté depuis la construction de l'embranchement de Calgary dont le terminus n'est pas dans la ville, mais sur le côté opposé de la rivière. Tout le mouvement doit donc passer sur le pont, y compris un grand nombre de charges de bois et de nombreux troupeaux de bétail et de chevaux qui, invariablement, le traversent. Ce piétinement continuel, plus que les lourds transports, nécessite une dépense annuelle de $300 pour tenir le pont en bonne condition d'entretien.

Pendant l'exercice 1896-97, une somme de $498.09 a été dépensée pour remettre en place les attaches qui avaient été dérangées, poser des boulons, etc., afin de mettre le pont à même de supporter en toute sûreté le lourd trafic qui passe dessus.

## LEVÉS HYDROGRAPHIQUES, EXAMENS ET INSPECTIONS.

Des levés hydrographiques, examens et inspections dont les détails seraient trop nombreux et trop diversifiés pour être relatés ici ont été faits dans les localités suivantes pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896–67.

NOUVELLE-ECOSSE.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Anse Lafford | Richmond. | Monk's-Head | Cté d'Antigonish. |
| Anse McNair | Cté d'Antigonish. | Newellton | Shelburne. |
| Arisaig | do | Noel | Hants. |
| Avonport | King. | North-Sydney | Cap-Breton. |
| Baie Aspey | Victoria. | Oyster-Pond | Guysboro'. |
| Baie-de-la-Vache | Cap-Breton. | Picket Pier | King. |
| Boularderie (Ross Ferry) | Antigonish. | Pictou (bâtisse publique) | Pictou. |
| Breeding Cove | Victoria. | Port-George | Annapolis. |
| Canada-Creek | King. | Port-Hood | Inverness. |
| Chegoggin | Yarmouth. | Port-Latour | Shelburne. |
| Cranberry Head | do | Port-L'Hébert | do |
| Eau Blanche | King. | Port-Lorne | King. |
| Georgeville | Antigonish. | Port-Maitland | Yarmouth. |
| Grand-Etang | Inverness. | Port-Mouton | Queen. |
| Hampton | King. | Pubnico-Head | Yarmouth. |
| Hantsport | Hants. | Pugwash | Cumberland. |
| Havre Bouché | Antigonish. | Pointe Chebogue | Yarmouth. |
| Havre Clarke | Shelburne. | Pointe Chéticamp | Inverness. |
| Havre Neill | Victoria. | Pointe Cribbin | Antigonish. |
| Havre Pennant | Halifax. | Rivière Castor | Yarmouth. |
| Havre Wood | Shelburne. | Rivière Larry | Guysboro'. |
| Hiltz Narrows | Lunenburg. | Rivière du Nord | Victoria. |
| Horton Landing | King. | Rivière Sainte-Marie | Guysboro'. |
| Ile Smith | Inverness. | Rivière Tony | Pictou. |
| Iona | Victoria. | Ruisseau Chipman | King. |
| Joggins | Cumberland. | Ross Ferry (Route) | Victoria. |
| Judique | Inverness. | Seaside | Inverness. |
| Little Narrows | Victoria. | Stanwood-Beach | Yarmouth. |
| Liverpool | Queen. | Stony-Island | do |
| Lockeport | Shelburne. | Sydney (quai de la quarantaine) | Cap-Breton. |
| Maitland | Hants. | Wallace | Cumberland |
| Malcouche | Cap-Breton. | West Pubnico | Yarmouth. |
| Margaree | Inverness. | Windsor | Annapolis. |
| Meteghan | Digby. | | |

ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Anse du Canot | Queen. | Mount Stewart | Queen. |
| Baie Saint-Pierre | King. | Pointe du Chinois | do |
| Havre Brae | Prince. | Pointe Rouge | do |
| Havre Miminigash | do | Pointe Ouest | Prince. |
| Havre de la Souris | King. | Quai Haggarty | Queen. |
| Havre Tignish | Prince. | Quai Hayden | do |
| Jetée Cranberry | Queen. | Rivière Gillis | do |
| Jetée McConnel | do | Rivière Vernon (jetée) | do |
| Jetée du Pommier | do | Summerside | Prince. |

NOUVEAU-BRUNSWICK.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Anderson's Hollow | Albert. | Mispec | Saint-Jean. |
| Anse du Hareng | do | Maisonnette | Gloucester. |
| Bouctouche | Kent. | Newcastle | Northumberland. |
| Cap Tourmentine | Westmoreland. | Oromocto (R. Saint-Jean) | Sunbury. |
| Clifton (Stonehaven) | Gloucester. | Pointe de Gray (R. Saint-Jean) | King. |
| Cocagne | Kent. | Pointe du Nègre | Saint-Jean. |
| Dalhousie | Ristigouche. | Quaco | do |
| Fort Dufferin | Saint-Jean. | Rivière Ristigouche | Ristigouche. |
| Frédéricton (R. Saint-Jean) | York. | Shédiac | Westmoreland. |
| Gardner's Creek | Saint-Jean. | Sainte-Marie | Kent. |
| Grandes Chutes (R. Saint-Jean) | Victoria. | Tracadie | Gloucester. |
| Havre de Saint-Jean | Saint-Jean. | Tynemouth Creek | Saint-Jean. |
| Ile aux Perdrix | do | Westfield (R. Saint-Jean) | King. |
| Jemseg (R. Saint-Jean) | Queen. | Wilson's Beach | Charlotte. |

QUÉBEC.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Anse à Beaufils | Gaspé. | Rivière du Lièvre (P'tits Rapides, écluse, etc.) | Labelle. |
| Baie Saint-Paul | Charlevoix. | Rivière Noire | Charlevoix. |
| Berthier (en haut) | Berthier. | Rivière Ouelle | Kamouraska. |
| Cap à l'Aigle | Charlevoix. | Rivière Saint-François | Yamaska. |
| Cap de la Magdeleine | Champlain. | Rivière Yamaska (écluse, etc.) | do |
| Chateauguay | Chateauguay. | Rivière Saint-Maurice | Saint-Maurice. |
| Chenal du Moine (brise-glaces) | Richelieu. | Chenal des navires du fleuve Saint-Laurent entre Montréal et Québec | |
| Chicoutimi | Chicoutimi et Saguenay. | Shawenegan | do |
| Eboulements | Charlevoix. | Sainte-Anne la Pocatière | Kamouraska. |
| Kamouraska | Kamouraska. | Sainte-Anne de la Pérade | Champlain. |
| Ile aux Coudres | Charlevoix. | Sainte-Anne de Sorel | Richelieu. |
| Iberville | Saint-Jean et Iberville. | Sainte-Anne du Saguenay | Chicoutimi et Saguenay. |
| Lanoraie | Berthier. | Sainte-Barbe | Huntington. |
| La Tortue | Laprairie. | Sainte-Famille | Montmorency. |
| L'Islet | L'Islet. | Sainte-Geneviève | Jacques-Cartier. |
| Lotbinière | Lotbinière. | Saint-Irénée | Charlevoix. |
| Louiseville | Maskinongé. | Saint-Jean, Ile d'Orléans | Montmorency. |
| Maguacha | Bonaventure. | Saint-Jean Port Joli | L'Islet. |
| Rapide Manigance | Saint-Maurice. | Saint-Michel de Bellechasse | Bellechasse. |
| Mistassini | Chicoutimi et Saguenay. | Saint-Nicholas | Lévis. |
| Malbaie | Charlevoix. | Saint-Vincent de Paul | Laval. |
| Philipsburg | Missisquoi. | Saint-Zotique | Soulanges. |
| Rivière Blanche | Rimouski. | Trois-Rivières | Trois-Rivières et Saint-Maurice. |
| Rivière Richelieu (brise-glaces de Sorel.) | Richelieu. | | |

ONTARIO.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Rivière Desbarats | Algoma. | Port-Stanley | Elgin (Est). |
| Fort-Francis | do | Prescott | Grenville (Sud). |
| Goderich | Huron (Ouest). | Rivière La Pluie | Algoma. |
| Kincardine | Bruce (Ouest). | Lac Sparrow | Ontario (Nord). |
| Havre de Kingston | Cité de Kingston. | Toronto | Cité de Toronto. |
| Owen-Sound | Grey (Nord). | Wasdale's-Falls | Ontario (Nord). |
| Pointe-Edouard | Lambton (Ouest). | | |

MANITOBA.

Rapides St. Andrews, rivière Rouge, comté de Selkirk.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Rivière Fraser.

**Dans le cours de l'exercice 1896-97, le secrétaire du ministère a transmis au bureau de l'ingénieur en chef 845 documents officiels, soit pour rapport ou pour la mise à exécution de mesures adoptées. Plus de 10,000 lettres ont été reçues des ingénieurs dirigeants et d'autres personnes, et 4,994 ont été expédiées.**

LOUIS COSTE, *ingénieur en chef,*
*Travaux publics du Canada.*

ANNEXE N° 4

# RAPPORT DU PERCEPTEUR DES REVENUS

## MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, 1896-97

# RAPPORT DU PERCEPTEUR DES REVENUS.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
PERCEPTION DES REVENUS,
OTTAWA, 30 novembre 1897.

Mr E. F. E. ROY,
Secrétaire, ministère des travaux publics,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les opérations de l'exercice terminé le 30 juin 1897.

J'ai examiné les livres et les comptes des différents employés sous mon contrôle, sauf ceux du directeur du dock d'Esquimalt; et j'ai la satisfaction de pouvoir rendre témoignage que tous ces messieurs se sont conformés aux règlements de l'administration interne et ont fidèlement rendu compte de leurs perceptions. Je constate avec un vif plaisir que ces perceptions excèdent de $5,565.44 celles de 1896-97.

Avec votre permission, je vais passer en revue les différentes sources de revenu, en commençant par celle des

## GLISSOIRS ET ESTACADES.

### RÉGION DE L'OTTAWA.

Les recettes, intérêts compris, se sont élevées à $51,580.67 : surplus de $2,180.52 sur celles de l'exercice précédent.

Le nombre des billots descendus par ces glissoirs et estacades a été de 4,329,-553, ou 204,050 de plus qu'en 1895-96, et le nombre des pièces de bois équarri a été de 14,072, ou 1,052 de moins qu'en 1895-96. A ce propos, je dois dire qu'une partie considérable du bois qui passait autrefois par les glissoirs est maintenant transporté par chemin de fer aux marchés ou à des endroits en aval d'Ottawa; il est bon de noter aussi que dans le cours des deux dernières années le chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound a transporté à Ottawa de grandes quantités de billots et de bois d'équarrissage pour M. Booth.

Toutes les recettes venant de la région de l'Ottawa ont été perçues et justifiées pendant l'exercice, à l'exception de la somme de $196.71 contre laquelle MM. Bryson et Fraser ont un compte qui n'est pas encore liquidé.

Des impôts dus depuis le 1er juillet 1889 il reste à percevoir la somme de $6,903.05, pour droits d'estacades aux Chaudières, dont il a été fait rapport au comité des comptes publics en 1895 pour être biffée; celle de $28.42 pour le recouvrement de laquelle des procédures judiciaires ont été prises, sans succès jusqu'ici ; et celle de $379.80 contre laquelle M. J. R. Booth a un compte admis pour matériaux, etc., fournis au ministère, et dont le paiement a été refusé par l'auditeur général parce que M. Booth devait encore à la couronne certaines sommes dont il a été fait rapport au comité des comptes publics et qui n'avaient pas été biffées. Ces différentes sommes, avec les $196.71 mentionnés dans le paragraphe précédent, forment un total de $7,507.98, ou $237.50 courant sur ce compte de moins qu'au 30 juin 1896. Pour détails, *voir* l'état n° 2.

Des impôts dus avant le 1er juillet 1889, il reste encore à percevoir $56,805.65 qui devraient être biffés. Pour détails, *voir* les états nos 1 et 3.

En résumé, voici l'état des comptes pour la région de l'Ottawa :—

| | |
|---|---|
| Impôts dus pendant l'exercice 1896-97, y compris l'intérêt | $51,580 67 |
| Il a été perçu au cours de l'exercice | 51,383 96 |
| Reste à percevoir, comme il est expliqué plus haut.... | $ 196 71 |

Les perceptions brutes ont été comme suit :—

| | | |
|---|---|---|
| Impôts de 1896-97 | $51,383 96 | |
| " 1895-96 | 434 21 | |
| | | $51,818 17 |

Les sommes restant à percevoir au 30 juin dernier étaient comme suit :—

| | | |
|---|---|---|
| Impôts dus avant que la perception ne fût transférée à ce ministère, 1er juillet 1889 | | $56,805 65 |
| Impôts de 1889-90 | $6,903 05 | |
| " 1890-91 | 28 42 | |
| " 1892-93 | 379 80 | |
| " 1896-97 | 196 71 | |
| | | $7,507 98 |
| | | $64,313 63 |

Soit $237.50 de moins que l'année dernière.

J'appelle respectueusement l'attention sur le fait que, depuis que la perception des droits de glissoirs et d'estacades a été transférée à notre ministère le 1er juillet 1889, des revenus produits s'élevant à $486,232.72—abstraction faite des $6,903.05 qui n'auraient pas dû être portés en compte—il ne reste que la somme de $28.42 qui n'a pas été perçue; toutes les autres devraient être retranchées, sauf celle de 1896-97 qui devrait possiblement être traitée de la même façon.

Voici les états en détail :—

N° 1. Etat des sommes courantes avant le 1er juillet 1889, à Ottawa, non perçues le 30 septembre 1897.

N° 2. Etat des sommes dues depuis le 1er juillet 1889, à Ottawa, non perçues le 30 septembre 1897.

N° 3. Etat des droits restant à percevoir avant le 1er juillet 1889, à Québec, non perçus le 30 septembre 1897.

N° 4. Etat du nombre de pièces de bois équarri, de billots, etc., passés par les glissoirs et estacades de la région de l'Ottawa pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

N° 5. Etat des droits provenant des glissoirs et estacades de la région de l'Ottawa pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

## RÉGION DU SAINT-MAURICE.

Les recettes de 1896-97 se sont élevées à $22,090.50—soit $731.76 de plus qu'en 1895-96; ce sont les plus considérables que ces ouvrages aient jamais produites.

Tous les impôts de 1896-97 ont été perçus au cours même de l'exercice.

Des arrérages qui restaient lorsque je pris charge de cette région en 1892 et qui n'étaient pas encore perçus au 30 juin 1896, il n'a rien été reçu durant le dernier exercice. De fait, tous ces arrérages, qui forment ensemble $14,481.49, devraient être biffés. Je dois dire ici que durant les cinq derniers exercices il n'a pas été perdu un seul dollar des revenus de cette région.

Tous les détails se trouvent dans l'état n° 6.

### RÉGION DE NEWCASTLE.

L'état n° 7 ci-annexé donne les détails d'une somme de $6,058.34 restant à percevoir et dont $3,521.19 devraient être retranchés suivant un jugement de la cour de l'Echiquier.

Quant aux $2,537.15 restant, un règlement a été proposé au ministère; mais pour différentes raisons, on n en est pas encore arrivé à une décision.

Comme cette proposition peut entraîner un remaniement du tarif et comme notre droit en équité à percevoir des péages sur certains des ouvrages est contesté, il a été jugé préférable de donner effet au tarif actuel en attendant le règlement des causes dont le ministère est saisi ; en suivant l'autre alternative, le ministère s'exposerait à des procédures judiciaires qui entraîneraient des dépenses et possiblement des pertes. C'est pourquoi il n'a pas été fait de comptes de péages pour cette région, bien que j'aie tous les matériaux nécessaires pour connaître les sommes dues lorsque la question du tarif sera résolue.

Sommaire de la perception des droits de glissoirs et d'estacades :—

| | |
|---|---|
| Région de l'Ottawa ........................................ | $51,818 17 |
| Région du Saint-Maurice ........................................ | 22,090 50 |
| Total........................................ | $73,908 67 |

### OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Les exportations de bois de sciage aux Etats-Unis ont été très considérables durant les premiers mois de l'année, mais elles ont presque totalement cessé après le 14 juillet. Celles dirigées sur la Grande-Bretagne ont été régulières, et même un peu plus fortes. La quantité de bois carré coupé l'hiver dernier a été plus que double de celle de l'hiver précédent, et tout indique que la production de l'hiver qui commence sera de la moitié au moins plus grande que celle de l'an dernier.

La coupe des billots, dans la région de l'Ottawa, sera probablement de 20 à 30 pour 100 moindre que l'année dernière ; mais toutes choses considérées je ne crois pas que le revenu soit au-dessous de la moyenne ordinaire, $49,000.

Dans la région du Saint-Maurice la coupe sera un peu moindre que l'année dernière, et le revenu sera probablement de 10 à 20 pour 100 en moins.

## BASSINS DE RADOUB.

### BASSIN D'ESQUIMALT.

Les recettes ont été de $7,514.89, ou $2,706.79 de moins que l'année dernière. Les navires entrés au bassin formaient un tonnage de 27,914 tonneaux, ou 1,183 de plus qu'en 1895-96. Mais le bassin n'a été occupé que pendant 103 jours, contre 163 pieds durant l'exercice précédent. Pour détails, *voir* l'état n° 10.

Ce bassin se ressent beaucoup de la concurrence que lui fait le chemin de fer de marine qui loge des navires de 2,500 tonneaux, et ce à des prix si inférieurs aux nôtres que les navires préfèrent même attendre des semaines pour y entrer. Cependant, je suis en situation de dire qu'une réduction des prix va produire une augmentation d'affaires qui compensera des pertes, grâce aux navires qui viennent dans notre bassin et qui sont trop gros pour le chemin de fer de marine. En effet, l'élan donné aux affaires maritimes par les découvertes du Yukon amène aux ports de la Colombie-Britannique des navires du plus gros tonnage qui, au besoin, devront se servir de notre dock.

### BASSIN DE LÉVIS.

Les recettes de l'exercice terminé le 30 juin 1897 ont été de $12,346.57, excédant de $3,511.18 celles de l'exercice précédent. Pour détails, *voir* l'état n° 8.

Le bassin a été occupé pendant 77 jours, contre 65 l'année précédente.

Le tonnage des navires entrés au bassin a été de 16,854 tonneaux, soit 748 tonneaux de plus que l'an dernier.

Le bassin n'a pas été occupé durant l'hiver de 1896-97.

### BASSIN DE KINGSTON.

Les recettes de ce bassin ont été de $6,360.60, soit $2,405.82 de plus qu'en 1895-96.

Les navires entrés au bassin jaugeaient 26,006.03 tonneaux contre 25,063.60 tonneaux durant l'exercice précédent, et le nombre de ces navires a été de 52, ou 14 de moins qu'en 1895-96.

Détails à l'état n° 9.

## ECLUSES.

### RIVIÈRE DU LIÈVRE.

Les recettes de cette écluse ont été de $198.45, soit $31.88 de moins que pendant l'exercice précédent.

La diminution est expliquée par le déménagement à Buckingham d'une scierie qui opérait naguère près des Grandes-Chutes et dont les produits étaient passés dans l'écluse par des chalans.

### RIVIÈRE YAMASKA.

Les recettes de cette écluse ont été de $264.91, soit $19.49 de moins qu'en 1895-96.

## SOMMAIRE.

Les perceptions, provenant de toutes sources, qui ont passé par mes mains se résument comme suit :—

| | |
|---|---|
| Des glissoirs et estacades | $ 73,908 67 |
| Des bassins de radoub | 26,222 06 |
| Des écluses | 463 36 |
| | $100,594 09 |

En terminant, je me fais un devoir de reconnaître le concours empressé que j'ai reçu de tous les employés de cette division du service, et de les remercier de l'inaltérable courtoisie qu'ils m'ont témoignée.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

EDWARD T. SMITH,
*Percepteur des travaux publics.*

N° 1.—État des droits de glissoirs et d'estacades de la rivière Ottawa dus antérieurement au 1er juillet 1889, qui restaient à percevoir le 30 juin 1897 et n'étaient pas perçus le 30 septembre 1897.

| Débiteurs. | Dettes mauvaises et douteuses. | Droits d'estacades, des Chaudières, en suspens. | Autres droits de glissoirs et d'estacades, en litige. | Total des droits dus le 30 sept. 1897. | Année de l'échéance. | Observations. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | | |
| John et Wm. McLean | 53 14 | * | | 53 14 | 1873 | Insolvables. |
| John Rowan | 342 50 | | | 342 50 | 1872-1873 | do |
| Lemieux et Charrette | 21 30 | | | 21 30 | 1873 | do |
| Taillon et Lapierre | 148 10 | | | 148 10 | 1873-1874 | do |
| Mosgrove et McHarry | 261 42 | | | 261 42 | 1873-1874 | do |
| W. C. Wells | 600 90 | | | 600 90 | 1873-1874 | do |
| Dufresne et McGarity | 528 80 | | | 528 80 | 1874-1875 | do |
| Walton Smith | 171 46 | | | 171 46 | 1874-1875 | do |
| A. H. Baldwin | 3,507 92 | | | 3,507 92 | 1871 à 1874 | do |
| Hon. James Skead | 9,807 65 | | | 9,807 65 | 1861, 1862, 1864, 1869, 1875 à 1878 | do |
| Batson et Currier | 5,558 70 | | | 5,558 70 | 1875 à 1877 | do |
| A. F. A. Knight | 546 30 | | | 546 30 | 1878 | do |
| James Walker | 11 25 | | | 11 25 | 1877 | do |
| R. Campbell et Fils | 1,558 50 | | | 1,558 50 | 1879 à 1881 | do |
| James G. Bryson | 73 50 | | | 73 50 | 1886 | do |
| Costello, Frères | 90 62 | | | 90 62 | 1882 | do |
| N. E. Cormier | 428 34 | | | 428 34 | 1888 | do |
| James Yuill | 9 29 | | | 9 29 | 1876 | Surcharge. |
| J. et B. Grier | 76 84 | | | 76 84 | 1883 | do |
| R. et W. Conroy | 95 42 | | | 95 42 | 1882-1883 | do mentionnée dans le rapport S—38 pour mars 1886. |
| A. et P. White | 101 00 | | | 101 00 | 1881 | do |
| B. Caldwell et Fils | 4 33 | | | 4 33 | 1887 | do |
| J. R. Booth | | 9,871 93 | 398 88 | 10,270 81 | 1881 à 1888 | $398.88 contre-réclamation pour dommages causés par la rupture de l'estacade de Coulonge. |
| Perley et Pattee | | 8,889 85 | | 8,889 85 | 1881 à 1884 | |
| The Bronson and Weston Lumber Co. | | 8,180 79 | | 8,180 79 | 1881 à 1885 | |
| Pierce et Cie | | 462 18 | | 462 18 | 1888 | *Droits d'estac. des Chaudières.—Ces personnes prétendent qu'elles ont entretenu ces ouvrages complètement à leurs frais depuis 1881. |
| G. A. Grier et Cie | | 1,060 59 | | 1,060 59 | 1886-1887 | |
| Succession de feu Levi Young | | 1,461 20 | | 1,461 20 | 1881 à 1885 | |
| Wm. Mason | | 413 85 | | 413 85 | 1881 à 1888 | |

N° 1.—ÉTAT des droits de glissoirs et d'estacades de la rivière Ottawa dus antérieurement au 1er juillet 1889, qui restaient à percevoir le 30 juin 1897 et n'étaient pas perçus le 30 septembre 1897—*Fin.*

| Debiteurs. | Dettes mauvaises et douteuses | Droits d'estacades, des Chaudières, en suspens. | Autres droits de glissoirs et d'estacades, en litige. | Total des droits dus le 30 septembre 1897. | Année de l'échéance. | Observations. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | | |
| Gilmour et Cie | .......... | 406 27 | ......... | 406 27 | 1884 | |
| John Rochester | .......... | 258 88 | ......... | 258 88 | 1881-1883 | |
| J. et G. Bryson | .......... | ......... | 252 20 | 252 20 | 1886 | Contre-réclam. pour dom. causés par la rupt. de l'estac. de Coulonge. |
| | 23,997 28 | 31,005 54 | 651 08 | 55,653 90 | | |

EDWARD T. SMITH,
*Percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.*

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 30 septembre 1897.

N° 2.—ÉTAT des droits de glissoirs et d'estacades de la rivière Ottawa, dus le 1er juillet 1889, et non perçus le 30 septembre 1897.

| Débiteurs. | Années où les droits étaient dus. | Droits d'estacades des Chaudières, en suspens. | Droits ordinaires. | Total à percevoir. | Observations. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. | |
| J. R. Booth | 1889-90 | 2,561 69 | ..... | 2,561 69 | La question des droits d'est. des Chaudières a été soumise au conseil et renvoyée à la com. du trésor. Ces sommes doivent être biffées. |
| The Bronsons and Weston Lumber Co. | do | 2,056 96 | ..... | 2,056 96 | |
| Perley et Pattee | do | 1,203 26 | ..... | 1,203 26 | |
| Wm. Mason et Fils | do | 167 66 | ..... | 167 66 | |
| Pierce et Cie | do | 913 48 | ..... | 913 48 | |
| Alex. Fraser, compte de Thos. Stephens | 1890-91 | ..... | 28 42 | 28 42 | Procédures judiciaires prises pour la perception de cette somme. |
| J. R. Booth | 1892-93 | ..... | 379 80 | 379 80 | Somme retenue par M. Booth en règlement d'un compte qui lui est dû, mais que l'auditeur général refuse de payer, parce que d'après les livres, M. Booth serait endetté envers le gouvernement. |
| Bryson et Fraser | 1896 | ..... | 196 71 | 196 71 | Ont une contre-réclamation pour travaux exécutés dans le glissoir jusqu'à la concurrence de cette somme. |
| | | 6,903 05 | 604 93 | 7,507 98 | |

EDWARD T. SMITH,
*Percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.*

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 30 septembre 1897.

N° 3.—État des droits de glissoirs dus, dans la région de l'Ottawa, pour la somme desquels des effets ont été transmis à Québec pour perception.

| Débiteurs. | Depuis 1860. | Depuis 1861. | Total. |
|---|---|---|---|
| | $ c. | $ c. | $ c. |
| L'hon. James Skead | 245 00 | 210 00 | 455 00 |
| James Mair | ........ | 696 75 | 696 75 |
| | 245 00 | 906 75 | 1,151 75 |

Ces sommes n'ont pas été perçues, vu que les intéressés réclamaient des dommages pour pertes causées par la rupture de l'estacade de Madawaska en 1860.

On n'est arrivé à une décision au sujet de leur réclamation que le 2 août 1869, et le 5 du même mois, MM. Skead et Mair ont reçu avis que le ministère ne pouvait reconnaître leurs réclamations.

Cette décision n'a jamais été communiquée, que je sache, au percepteur des droits de glissoirs ; conséquemment, les comptes sont restés en suspens. Depuis lors ces deux personnes sont mortes, et je crois que toutes deux étaient insolvables à l'époque de leur décès.

EDWARD T. SMITH,
*Percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.*

Ministère des travaux publics,
Ottawa, 30 septembre 1897.

N° 4.—État indiquant le nombre de pièces de bois carré, billots, etc., qui ont passé par les glissoirs et les travaux de l'Etat sur la rivière Ottawa et ses tributaires pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

| | | |
|---|---|---|
| Bois carré | 14,072 | pièces. |
| Billots | 4,329,253 | do |
| Bois d'estacades | 79,926 | do |
| Bois plat | 6,640 | do |
| Bois de grume | 81 | do |
| Cèdres | 23,291 | do |
| Traverses de chemins de fer | 153,163 | do |
| Poteaux de clôture | 63,755 | do |
| Total | 4,670,181 | do |

Aussi 13,842¼ cordes de bois de pulpe et 331 $\frac{179}{1000}$ cordes de bois à bardeaux. Les recettes provenant de ces bois ont été de $51,533.04.

EDWARD T. SMITH,
*Percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.*

Ministère des travaux publics,
Ottawa, 30 novembre 1897.

N° 5.—Etat des revenus provenant de la rivière Ottawa et de ses tributaires, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

| Nom de la rivière, etc. | Total. |
|---|---|
| | $ c. |
| Rivière Ottawa | 3,889 02 |
| Chenaux | 8,526 76 |
| Rivière Petewawa | 9,606 44 |
| do Madawaska | 14,661 35 |
| do Coulonge | 5,027 84 |
| do Dumoine | 565 78 |
| Rivière Noire | 2,124 26 |
| do Gatineau | 7,131 59 |
| Total | 51,533 04 |

EDWARD T. SMITH,
*Percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.*

Ministère des travaux publics,
Ottawa, 30 novembre 1897.

N° 6—ÉTAT des droits de glissoirs et d'estacades, rivière Saint-Maurice, dus le 30 juin 1897 et non perçus le 30 septembre 1897.

| Débiteurs. | Année où les droits étaient dus. | Somme. | Total. | Observations. |
|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | |
| George Baptist, Fils et Cie | 1878 | 469 95 | | Ils ont des contre-réclamations pour dommages causés aux billots, vu qu'on n'a pas étendu les estacades assez tôt au printemps de 1878 pour empêcher les billots de passer par les chutes. Ces réclamations ont été soumises au commissaire spécial, M. McDougall, subséquemment juge, lequel, après avoir entendu la preuve des deux côtés, a recommandé que les réclamations des intéressés fussent admises. |
| do do .. | 1879 | 2,110 62 | | |
| do do .. | 1880 | 1,696 18 | | |
| do do .. | 1881 | 293 69 | | |
| do do .. | 1882 | 165 80 | | |
| do do .. | 1884 | 118 50 | | |
| do do .. | 1888 | 4 28 | | |
| | | | 4,859 02 | |
| Ross, Ritchie et Cie....... | 1878 | 3,072 84 | | |
| do ...... | 1883 | 2,173 68 | | |
| do ....... | 1884 | 28 96 | | |
| do ....... | 1886 | 1 62 | | |
| do ....... | 1887 | 4 38 | | |
| | | | 5,281 48 | |
| Alex. Baptist............ | 1879 | .......... | 2,116 96 | |
| William Ritchie et Cie.... | 1888 | 779 24 | | |
| do do . . | 1889 | 332 11 | | |
| | | | 1,111 35 | Sur cette somme on prétend qu'il y a une surcharge de $754.20. |
| Ritchie Frères........... | 1886 | 413 43 | | |
| do ........... | 1887 | 634 71 | | |
| | | | 1,048 14 | Cette somme se compose de surcharges en 1886 et 1887 de $842.76, et d'une somme de $205.38 payée en 1884. |
| G. B. Hall............. . | 1890 | .......... | 49 34 | Insolvable. |
| T. E. Normand.... ..... | 1890 | ......... | 14 28 | Prétend que ce reliquat est une surcharge. |
| Trefflé Biron. ........... | 1891 | .......... | 0 92 | Le coût de la perception dépasserait ce montant. |
| Total....... .... | ........ | .......... | 14,481 49 | |

Pour faire coïncider ce solde avec les comptes publics, il faut déduire $7.93 crédités de trop à Alex. Baptist, et $217.17 ajoutés à ce crédit, étant $190.40 payés le 23 juillet 1884, et $26.77 portés de trop par erreur au compte de Wm Little, ce qui laisse un solde de $14,690.73 dû le 30 septembre 1894.

EDWARD T. SMITH,
*Percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.*

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 30 septembre 1897.

N° 7.—Etat des droits de glissoirs et d'estacades pour les travaux de la rivière Trent et de la région de Newcastle, dus le 30 juin 1897 et non perçus le 30 septembre 1897.

| Débiteurs. | Année où les droits étaient dus. | Somme. | Total. | Observations. |
|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | |
| Irwin et Boyd | 1881 | 59 79 | | Insolvable. |
| Thomson et McArthur | 1880 | 52 78 | | do |
| Jabez Thurston | 1882 | 12 50 | | do |
| McDougall et Ludgate | 1879 | 65 07 | | do |
| Bigelow et Trounce | 1882 à 1885 | 216 21 | | do |
| R. et G. Strickland | 1882, 1883, 1885, 1886 et 1887 | 215 08 | | do |
| Succession feu Geo. Hilliard | 1877 à 1883 et 1886 | 354 15 | | Décédé et succession distribuée. |
| T. G. Hazlett | 1881, 1882, 1884 à 1889 | 885 25 | | D'après le jugement rendu par la cour de l'échiquier *re* Boyd *vs* Smith, ces sommes ne peuvent pas être perçues. |
| J. M. Irwin | 1882, 1883, 1885 à 1888 | 698 45 | | |
| D. Ullyott | 1881 à 1887 | 547 68 | | |
| Greene et Ellis | 1881 à 1883, 1885, 1888 et 1889 | 157 01 | | |
| A. W. Parkin | 1884, 1885, 1888, 1890 et 1891 | 65 92 | | |
| La succession Dixon | 1883 | 137 50 | | |
| Alfred McDonald | 1888 | 40 80 | | |
| John Parkin | 1889 | 13 00 | | |
| Gilmour et Cie | 1893 | 690 58 | | |
| The Rathbun Company | 1893 | 1,846 57 | | |
| | | | 6,058 34 | |

EDWARD T. SMITH,
*Percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.*

Ministère des travaux publics,
Ottawa, 30 septembre 1897.

## BASSIN DE RADOUB DE LÉVIS.

N° 8.—ETAT des droits et autres impôts perçus dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1897.

| Nom du navire entré au bassin. | Tonnage. | Temps passé au bassin. Du | Au | Droits de dock. | Autres droits. | Total. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1896. | 1896. | $ cts. | $ c. | $ c. |
| Repton .... .................... | 1,881 | 1er juillet... | 13 juillet.... | 1,491 44 | 28 00 | 1,519 44 |
| Vancouver.......................... | 5,231 | 14 août..... | Droit d'ent.. | 200 00 | ........ | 200 00 |
| do ........................... | ........ | ............ | 7 oct ..... | 8,549 48 | 26 00 | 8,575 48 |
| Barque Winnipeg................ | 930 | 8 oct . . | 9 do ...... | 346 50 | ........ | 346 50 |
| Str Carolina..... .................... | ........ | Droit | d'entrée. | ............ | ........ | 200 00 |
| Str Campana.......................... | 1,681 | 27 nov. 1897. | 28 nov. 1897. | 425 64 | ........ | 425 64 |
| do ....................... | 1,681 | 17 mai...... | 24 mai...... | 879 51 | ........ | 879 51 |
| S.S. Arcadia.......................... | 5,450 | ............ | Droit d'ent.. | ............ | ........ | 200 00 |
| Total ................ | ... .... | ............ | .......... . | ............ | ........ | 12,346 57 |

EDWARD T. SMITH,
*Percepteur des revenus des travaux publics.*

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 30 novembre 1897.

## BASSIN DE RADOUB DE KINGSTON.

N° 9.—État des droits et autres impôts perçus dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1897.

| Nom du navire entré au bassin. | Tonnage. | Temps passé au bassin. Du | Au | Droits de dock. | Autres droits. | Total. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1896. | 1896. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Vapeur Cuba | $931^{18}$ | 3 juillet | 4 juillet | 169 02 | ........ | 169 02 |
| do fret | 259 | | | | | |
| Barge Gaskin | 487 | 15 do | 16 do | 97 40 | ........ | 97 40 |
| Barge Winnipeg | $734^{27}$ | 17 do | 18 do | 123 43 | ........ | 123 43 |
| Remorqueur Active | $301^{17}$ | 23 do | 24 do | 60 34 | 5 00 | 65 34 |
| Remorqueur Bronson | 70 | 28 do | 29 do | 78 20 | 10 50 | 88 70 |
| Barge Star | 321 | | | | | |
| Barge à vapeur St. Andrew | $1,113^{49}$ | 30 do | 31 do | 239 30 | ........ | 239 30 |
| Vapeur Rodney | $156^{13}$ | 31 do | 1 août | 31 23 | ........ | 31 23 |
| Remorqueur J. Hall | 29 | 3 août | 3 do | 20 00 | ........ | 20 00 |
| Remorqueur Petrel | $345^{76}$ | 3 do | 3 do | 69 16 | ........ | 69 16 |
| Vapeur J. Bain | $44^{37}$ | 12 do | 12 do | 20 00 | ........ | 20 00 |
| Vapeur Rosemount | $1,580^{37}$ | ........ | ........ | Droit d'ent. | ........ | 100 00 |
| do | ........ | 12 jours à partir du 24 août prix spécial | | | 800 00 | 700 00 |
| | | Moins droit d'entrée payé en août | | | 100 00 | |
| Vapeur Monteagle ........ $1,273^{13}$ | $2,158^{13}$ | 9 sept | 11 sept | 416 86 | 5 00 | 421 86 |
| do carg.... 885 | | | | | | |
| Vapeur Saturn | 883 | 14 do | 17 do | 261 92 | ........ | 261 92 |
| Vapeur Orion | $846^{43}$ | 17 do | 18 do | 193 89 | ........ | 193 89 |
| Vapeur Tecumseh | $839^{67}$ | 30 do | 1 oct | 192 75 | 19 50 | 212 25 |
| Goélette J. I. Case | $827^{90}$ | 2 oct | 2 do | 132 79 | ........ | 132 79 |
| Remorqueur Walker | $138^{58}$ | 10 do | 11 do | 27 72 | 5 00 | 32 72 |
| Barge Regina | $440^{60}$ | 14 do | 14 do | 88 12 | ........ | 88 12 |
| Remorqueur Walker | $138^{58}$ | 16 do | 16 do | 27 72 | 5 00 | 32 72 |
| Vapeur E. B. Bartlett | $1,399^{85}$ | 1 nov | 2 nov | 189 98 | 5 00 | 194 98 |
| Barge Chicago | 350 | 8 do | 9 do | 94 50 | ........ | 94 50 |
| Barge Regina | $440^{60}$ | 10 do | 11 do | 118 96 | ........ | 118 96 |
| Vapeur D. D. Calvin | $749^{53}$ | 11 do | 12 do | 124 95 | ........ | 124 95 |
| Vapeur Cuba .............. $931^{13}$ | $1,249^{13}$ | 23 do | 26 do | 437 23 | 15 00 | 452 23 |
| do fret.......... 318 | | | | | | |
| Vapeur Glengarry | 438 | 27 do | 28 do | 87 60 | ........ | 87 60 |
| Barge Winnipeg ........... $734^{27}$ | $809^{27}$ | 2 déc | 4 déc | 30 00 | 21 00 | 51 00 |
| do carg...... 75 | | | | | | |
| Barge Danforth | $669^{36}$ | 5 do | 7 do | 210 65 | ........ | 210 65 |
| Vapeur North King | $872^{95}$ | 8 do | 18 do | 150 00 | 20 00 | 170 00 |
| Vapeur Islander | $118^{61}$ | 22 do | 23 do | 23 72 | ........ | 23 72 |
| Vapeur Reginald | $186^{26}$ | 6 avril | 7 avril | 20 50 | ........ | 20 50 |
| Goélette Norway | $359^{68}$ | 7 do | 9 do | 20 00 | ........ | 20 00 |
| Remorqueur David G. Thomson | $185^{5}$ | 9 au 15 prix d'hiver. | ........ | 112 50 | 10 00 | 122 50 |
| Barge Lancaster | 219 | | | | | |
| Remorqueur Jessie Hall | 29 | | | | | |
| Barge Alberta | $313^{92}$ | | | | | |
| Remorqueur Glide | 36 | | | | | |
| Barge J. Gaskin | 487 | | | | | |
| Barge Cornwall | $585^{96}$ | | | | | |
| Barge Acadia | 374 | | | | | |
| do | ........ | 15 avril | 16 avril | 26 18 | ........ | 26 18 |
| Barge McCarthy | 254 | 16 do | 17 do | 50 80 | ........ | 50 80 |
| Vapeur Paul Smith | $293^{16}$ | 27 do | 29 do | 79 15 | ........ | 79 15 |
| Vapeur Bannockburn | $1,619^{56}$ | 29 do | Droit d'ent. | 100 00 | ........ | 100 00 |
| Goélette Wayne | ........ | ........ | ........ | ........ | 10 00 | 10 00 |
| Vapeur Bannockburn | ........ | 29 avril | 8 mai | 1,018 83 | ........ | 1,018 83 |
| Barge Jennie | $461^{08}$ | 8 mai | 9 do | 92 21 | ........ | 92 21 |
| Barge Harvest | 262 | 10 do | 11 do | 52 40 | ........ | 52 40 |
| Remorqueur Jessie Hall | 29 | 29 do | 29 do | 20 00 | ........ | 20 00 |
| Barge Toronto | 335 | 31 do | 31 do | 67 00 | ........ | 67 00 |
| Vapeurs Islander (118.61) et Jessie Bain (44.37) | $162^{98}$ | 14 juin | 14 juin | 32 59 | ........ | 32 59 |
| Remorqueur Bronson | 70 | 24 do | 24 do | 20 00 | ........ | 20 00 |
| Total | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 6,360 60 |

Ministère des travaux publics,
Ottawa, 30 novembre 1897.

EDWD. T. SMITH,
*Percepteur des revenus des travaux publics.*

## BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT.

Nº 10.—ETAT des droits et autres impôts perçus dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1897.

| Nom du navire entré au bassin. | Tonnage. | Temps passé au bassin. Du | Au | Droits de dock. | Autres droits. | Total. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1896. | 1896. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Vapeur de S.M. Comus. | 2,380 | 4 juillet | 8 juillet | Frais d'exploitation. | ..... | 202 04 |
| do Peter Jebsen | 3,077 | 6 août | 7 août | 400 00 | 1 80 | 4C1 80 |
| do Progressist | 3,188 | 17 do | 19 do | 504 00 | 4 20 | 508 20 |
| do Chittagong | 1,912 | 29 sept | 5 oct | 880 00 | 3 60 | 883 60 |
| do Costa Rica | 1,983 | 5 oct | 9 do | 620 00 | 14 40 | 634 40 |
| do de S.M. Icarus | 970 | 12 do | 17 do | Frais d'exploitation. | ....... | 343 28 |
| do de S.M. Satellite | 1,420 | 19 do | 4 nov | do | ........ | 568 75 |
| do Kinshin Mara | 3,596 | 13 nov | 15 do | 512 00 | ....... | 512 00 |
| do de S.M. Wild Swan | 1,130 | 9 déc | 28 déc | Frais d'exploitation. | ........ | 817 70 |
| | | 1897. | 1897. | | | |
| do de S.M. Comus | 2,380 | 4 mars | 30 mars | do | ........ | 1,027 49 |
| do Quadra | 573 | 13 avril | 17 avril | 390 00 | 2 40 | 392 40 |
| do Glory-of-the-Seas | 2,103 | 31 mai | 6 juin | 815 00 | 1 80 | 816 80 |
| do Florida | 3,202 | 28 juin | 29 do | 400 00 | 1 00 | 401 00 |
| Pour eau fournie à divers navires qui n'étaient pas au bassin. | | | | ............ | 5 40 | 5 40 |
| | | | | | | 7,514 86 |

A part les impôts ci-dessus, il a été perçus 3 centins de trop.

EDWARD T. SMITH,
*Percepteur des revenus des travaux publics.*

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 30 novembre 1897.

ANNEXE N° 5.

---

# LISTE DE QUELQUES-UNES DES LOIS DU PARLEMENT

## ÉDICTÉES PENDANT LA SESSION DE 1897

ET QUI ONT TRAIT AU

## MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

OU AUX

## TRAVAUX SOUS SON CONTRÔLE.

# Travaux Publics.

Liste de quelques-unes des lois édictées dans le cours de la 2e session du 8e parlement prorogé le 29 juin 1897, et qui ont trait au ministère des travaux publics ou aux travaux sous son contrôle (60-61 Victoria).

| Sujet. | Titre. | Chapitre. | Page du statut |
|---|---|---|---|
| Sommes accordées à Sa Majesté pour l'exercice expirant le 30 juin 1897, et fins pour lesquelles elles sont accordées. | Acte accordant à Sa Majesté certaines sommes nécessaires pour subvenir à certaines dépenses du service public, pour les exercices expirant respectivement le 30 juin 1897 et le 30 juin 1898, et pour d'autres objets liés au service public. | 2 | |
| Concernant l'Acte du service civil. | Acte modifiant de nouveau l'Acte du service civil. .. | 14 | 81 |
| Concernant l'Acte des pensions du service civil. | Acte modifiant de nouveau l'Acte des pensions du service civil. | 15 | 83 |

N.B.—Tarif que la *Upper Ottawa Improvement Company* se propose de mettre en vigueur durant la saison de 1897.—Arrêté du conseil rendu le 2 mars 1897, page xcii.

J. A. CHASSÉ,
*Greffier en loi.*

Ministère des travaux publics,
Ottawa, 1er décembre 1897.

# ANNEXE N° 6.

---

# ÉTATS.

1.—CONTRATS ADJUGÉS PAR LE MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA DEPUIS LE 30 JUIN 1896 JUSQU'AU 30 JUIN 1897.

2.—PROPRIÉTÉS ACHETÉES OU VENDUES PAR LE MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DURANT L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1897.

3.—PROPRIÉTÉS AFFERMÉES PAR ET AU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DURANT L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1897.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA,

OTTAWA, 1er décembre 1897.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les états suivants, demandés pour insertion dans le rapport annuel de 1896-97.

N° 1.—Etat des contrats adjugés par le ministère durant l'exercice terminé le 30 juin dernier.

N° 2.—Etat des propriétés achetées ou vendues par le ministère durant la même période.

N° 3.—Etat des propriétés affermées au et par le ministère durant la même période.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. A. CHASSÉ,
*Greffier en loi.*

Mr E. F. E. Roy,
Secrétaire du ministère des travaux publics,
Ottawa.

N° 1.—CONTRATS adjugés par le ministère des travaux publics du Canada depuis le 30 juin 1896 jusqu'au 30 juin 1897.

| Travaux. | Noms des entrepreneurs. | Date de l'entreprise. | Somme. |
|---|---|---|---|
| EDIFICES PUBLICS. | | | $ c. |
| *Hôtel du gouvernement, édifices du parlement et des ministères.* | | | |
| Edifies du parlement et des ministères—Fourniture de la houille | J. W. McRae | 30 mars 1896 | 12,309 21 |
| Edifices du parlement et des ministères et terrasses—Enlèvement de la neige | J. A. Thompson | 27 nov. 1896 | 445 00 |
| Edifices du parlement et des ministères—Fourniture de la glace | The Capital Ice Co. | 31 mars 1897 | Pour sais. 350 00 |
| Terrasses du parlement—Pavage en asphalte et en mastic de Seyssel | The Sicily Asphaltum Paving Co., Ltd | 18 juin 1897 | par v. sup. 2 19 |
| Esplanade de l'hôtel des postes—Pavage en asphalte sicilien | do | 18 do 1897 | par v. sup. 3 39 |
| Rideau Hall—Enlèvement de la neige | Alexander Hunter | 1er déc. 1896 | 267 00 |
| do Fourniture de la glace | J. O. Charlebois | 5 mars 1897 | p. morc. 04¼ |
| Parc du Major—Entretien des terrains | Thos. E. Davis | 12 sept. 1896 | 2,200 00 |
| Terrasse du parlement—Entretien des terrains | J. N. Grieves | 14 déc. 1896 | 3.400 00 |

N° 1.—CONTRATS adjugés par le ministère des travaux publics, etc.—*Suite.*

| Travaux. | Nom des entrepreneurs. | Date de l'entreprise. | Somme. |
|---|---|---|---|
| EDIFICES PUBLICS—*Suite.* | | | $ c. |
| *Nouvelle-Ecosse.* | | | |
| Amherst, hôtel des postes—Fourniture de la houille.. | The Canada Coal and Ry. Co., (à resp. l.). | 17 oct. 1896.. | 186 00 |
| Annapolis do do .. | do .... | 17 do 1896.. | 141 33 |
| Antigonish do do .. | James Kenna......... | 29 août 1896.. | 66 00 |
| Arichat do do .. | F. L. Malzard... .... | 23 oct. 1896.. | } 112 50 |
| do banque d'épargnes do .. | do ....... | 23 do 1896.. | } |
| Baddeck, hôtel des postes do .. | James Kenna......... | 29 août 1896.. | 90 00 |
| Dartmouth do do .. | Intercolonial Coal Mining Co............. | 19 oct. 1896.. | 60 40 |
| Halifax, édifice fédéral do .. | do .. | 16 sept. 1896.. | 727 15 |
| do bureau du receveur général do .. | do .. | 16 do 1896.. | 48 45 |
| do entrepôt de vérification do .. | do .. | 16 do 1896.. | 127 32 |
| Lunenburg, hôtel des postes do .. | Benjamin Anderson .. | 27 août 1896.. | 150 00 |
| New-Glasgow do do .. | Acadia Coal Co. (à r. l.) | 28 do 1896.. | 136 08 |
| Sydney-Nord do do .. | Burchell Frères. .... | 11 sept. 1896. | 145 12 |
| Pictou do do .. | Acadia Coal Co. (à r. l.) | 28 août 1896.. | 49 39 |
| do douane do .. | do .. | 28 do 1896.. | 115 24 |
| Sydney, hôtel des postes do .. | Burchell, Frères .. . | 11 sept. 1896.. | 168 00 |
| Truro do do .. | Acadia Coal Co. (Ltée) | 28 août 1896.. | 32 50 |
| Windsor do do .. | Fred. W. Dimock..... | 26 do 1896.. | 150 44 |
| Yarmouth do do .. | The Canada Coal and Railway Co. (à r. l.). | 17 oct. 1896.. | 211 25 |
| *Ile du Prince-Edouard.* | | | |
| Charlottetown, édifice public—Fourn. de la houille... | C. Lyons et Cie...... | 28 août 1896.. | 447 20 |
| Montague, hôtel des postes do .. | Geo. Wightman. ..... | 28 do 1896.. | 47 05 |
| Summerside do do .. | James Kenna.... .... | 29 do 1896.. | 261 04 |
| *Nouveau-Brunswick.* | | | |
| Bathurst, hôtel des postes—Fourniture de la houille.. | Chs. Powell........... | 28 do 1896.. | 293 93 |
| Carleton do do .. | R. P. et W. F. Starr.. | 26 do 1896.. | 33 27 |
| Chatham do do .. | R. R. Call ........... | 26 do 1896.. | 197 87 |
| do do do .. | Burchell, Frères...... | 11 sept. 1896 . | 131 45 |
| Dalhousie do do .. | The Canada Coal and Railway Co. (à r. l.). | 17 oct. 1896.. | 75 65 |
| do do do .. | Chs. Powell.......... | 28 août 1896.. | 127 84 |
| Frédéricton do do .. | Patrick Farrell........ | 26 do 1896.. | 246 23 |
| Moncton do do .. | The Canada Coal and Railway Co. (à r. l.). | 17 oct. 1896.. | 196 95 |
| Newcastle do do .. | R. R. Call............ | 26 août 1896.. | 197 57 |
| do do do .. | Burchell, Frères..... | 11 sept. 1896.. | 76 73 |
| Portland do do .. | R. P. et W. F. Starr.. | 26 août 1896.. | 7 20 |
| Saint-Jean do do .. | do .. | 26 do 1896.. | 495 89 |
| do banque d'épargnes do .. | do .. | 26 do 1896.. | 207 81 |
| do hôtel des douanes do .. | do .. | 26 do 1896.. | 1,273 76 |
| do do do .. | J. S. Gibon et Cie.... | 26 do 1896.. | 15 38 |
| St. Stephens, hôtel des postes do .. | C. H. Clerke......... | 27 do 1896.. | 119 90 |
| Woodstock do do .. | W. F. Dibblee et Fils. | 28 do 1896.. | 208 69 |
| *Québec.* | | | |
| Aylmer, hôtel des postes—Fourniture de la houille... | T. G. Brigham....... | 29 do 1896.. | 193 50 |
| Coaticook do do .. | W. C. Webster et Fils. | 28 do 1896.. | 198 75 |
| Fraserville do do .. | Nap. Dion .. ........ | 26 do 1896.. | 288 00 |
| Hull do do .. | G. W. McCullough.... | 26 do 1896.. | 280 80 |
| Joliette do do .. | M. H. Leprohon et Cie | 26 do 1896 . | 190 10 |
| Laprairie do do .. | Jacques Bourdon..... | 27 do 1896.. | 94 35 |
| Montreal, hôtel des douanes do .. | Wilson et Frères...... | 24 do 1896.. | 599 98 |
| do entrepôt de vérification do .. | T. F. Moore et Cie.... | 24 do 1896.. | 1,600 00 |
| do hôtel des postes do .. | L. Cohen et Fils .... | 24 do 1896.. | 717 73 |
| do édifice du revenu do . | Amiot, Lecours et Larivière ............ | 24 do 1896.. | 174 95 |

N° 1—CONTRATS adjugés par le ministère des travaux publics, etc.—*Suite.*

| Travaux. | Noms des entrepreneurs. | Date de l'entreprise. | Somme. |
|---|---|---|---|
| EDIFICES PUBLICS—*Fin.* | | | $ c. |
| *Québec*—Fin. | | | |
| Québec, (appart. S.-E.) citadelle—Fourn. de la houille. | Geo. M. Webster et Cie | 3 sept. 1896 | 11 40 |
| do bur. des mes. de bois do .. | do .. | 3 do 1896 | 8 12 |
| do agence de la marine do .. | do .. | 3 do 1896 | 14 40 |
| do bâtiments des immigrants do .. | do .. | 3 do 1896 | 6 29 |
| do citadelle do .. | Madden et Ellis...... | 17 do 1896 | 54 50 |
| do bur. des mes. de bois do .. | do ...... | 17 do 1896 | 159 68 |
| do hôtel des douanes do .. | do ....... | 17 do 1896 | 124 75 |
| do agence de la marine do .. | do ...... | 17 do 1896 | 124 75 |
| do entrepôt de vérification do .. | do ...... | 17 do 1896 | 484 56 |
| do hôtel des postes do .. | do ....... | 17 do 1896 | 499 31 |
| do station de quarantaine do .. | do ...... | 17 do 1896 | 39 92 |
| do hôtel des postes—Service d'eau.............. | La ville de Québec ... | 1er mai 1897 | 750 00 |
| do hôtel des douanes do ............... | do ... | 1er do 1897 | 850 00 |
| do entrep. de vérification do ............... | do ... | 1er do 1897 | 450 00 |
| do marine et pêcheries do ............... | do ... | 1er do 1897 | 750 00 |
| Richmond, hôtel des postes—Construction d'un appareil de chauffage........................ | Joseph Lamarche...... | 8 mars 1897 | 644 60 |
| Rimouski, édifice public—Construction d'un appareil de chauffage.................................. | do ...... | 9 avril 1897 | 493 00 |
| Saint-Henri, hôtel des postes—Fourniture de la houille | J. O. Labrecque, Cousineau et Cie........ | 13 oct. 1896 | 72 41 |
| St-Hyacinthe do do | Wm. Bousquet et Cie.. | 26 août 1896 | 184 37 |
| Saint-Jérôme do do | Chs. Godmer.... | 17 oct. 1896 | 232 25 |
| Saint-Jean do do | Bissett & Donaghy.... | 27 août 1896 | 140 25 |
| Sherbrooke do do | Codère, Fils et Cie.... | 13 oct. 1896 | 262 86 |
| Sorel do do | H. C. Charland et Cie. | 26 août 1896 | 189 60 |
| Trois-Rivières do do | Zéphirin Marchand ... | 26 do 1896 | 232 80 |
| do hôtel des douanes do | do ... | 26 do 1896 | 117 50 |
| do construction d'une maison devant contenir des échant. de la ferme expérimentale ..... | J. U. Dufresne.. .. | 14 do 1896 | 4,130 00 |
| Valleyfield, hôtel des postes—Fourn. de la houille.... | Jos. Edouard Meloche. | 26 do 1896 | 43 20 |
| *Ontario.* | | | |
| Almonte, hôtel des postes—Fourn. de la houille ... | Wm. McArthur. .... | 25 do 1896 | 125 00 |
| Amherstburg do do ...... | O. W. Shipman. ..... | 31 do 1896 | 109 65 |
| Barrie do do ...... | J. G. Scott.......... | 28 do 1896 | 227 50 |
| Belleville do do ...... | Thos. Stuart.......... | 2 sept. 1896 | 360 00 |
| Berlin do do ...... | Kloepfer et Cie. . . | 1 do 1896 | 186 41 |
| Brampton do do ...... | Peaker et Fils.... ... | 26 do 1896 | 147 23 |
| Brantford do do ..... | Cie houillère Huffman-Gibson............ | 2 do 1896 | 330 44 |
| Brockville do do ..... | The Central Canada Coal Co., Ltd.. . . | 9 do 1896 | 287 50 |
| Carleton Place do do ..... | Wm. Steele........ ... | 30 août 1896 | 107 40 |
| Chatham do do ..... | Angus R. Crowe . . | 26 do 1896 | 168 63 |
| Clifton do do ..... | W. E. Thomas........ | 31 do 1896 | 113 50 |
| Cobourg do do .. .. | Jones et Barnum...... | 29 do 1896 | 213 85 |
| Cornwall do do ...... | Mulhern et Conroy.... | 28 do 1896 | 248 00 |
| Galt do do ...... | Colvin et Fraser ..... | 31 do 1896 | 142 00 |
| Gananoque do do ...... | La Cie Rathbun ... .. | 9 sept. 1896 | 90 75 |
| do hôtel des douanes do ...... | do ...... | 9 do 1896 | 133 00 |
| Goderich, hôtel des postes do .... | Wm. Lee............ | 31 août 1896 | 182 84 |
| Guelph do do .... .. | Frank Frank ......... | 31 do 1896 | 124 58 |
| Hamilton do do ...... | Peoples Coal Co .... | 29 do 1896 | 820 98 |
| Kingston do do ...... | James Sowards . ..... | 3 sept. 1896 | 209 43 |
| do hôtel des douanes do ...... | do . . . . | 3 do 1896 | 337 57 |
| do do construction d'un appar. de chauff. | Purdy, Mansell et Mashinter ...... ........ | 23 juin 1897 | 893 00 |
| Lindsay, hôtel des postes—Fourn. de la houille.... | McLennan et Cie..... | 2 sept. 1896 | 143 82 |
| London do do .... | John M. Daly ........ | 2 do 1896 | 367 50 |
| do hôtel des douanes do .... | do ........ | 2 do 1896 | 418 01 |
| Napanee, hôtel des postes do .... | La Cie Rathbun ..... | 9 do 1896 | 182 00 |
| Orangeville do do .... | Thos. Lynn......... | 31 août 1896 | 110 12 |

N° 1.—Contrats adjugés par le ministère des travaux publics, etc.—*Suite.*

| Travaux. | Noms des entrepreneurs. | Date de l'entreprise. | Somme. |
|---|---|---|---|
| Édifices publics—*Suite.* | | | $ c. |
| *Ontario.* | | | |
| Orillia, hôtel des postes—Fourniture de la houille.... | A. Tait.......... .... | 19 oct. 1896 | 169 96 |
| Ottawa, édifice "Langevin" hôtel des postes, bureau des impressions, musées géologique et des pêcheries, square Cartier—Enlèvement de la neige........ | Michael Hayes........ | 1er déc. 1896 | 345 00 |
| Ottawa, édifice de l'ouest—Construction de trois chaudières tubulaires... | Wm. J. Campbell..... | 22 janv. 1897 | 1,413 00 |
| Ottawa, ferme expérim. centrale—Fourn. de la houille. | G. W. McCullogh..... | 26 août 1896 | 927 71 |
| Pembroke, hôtel des postes do | James Stewart........ | 12 sept. 1896 | 168 98 |
| Peterborough do do | A. G. McClellan...... | 28 août 1896 | } 242 00 |
| do hôtel des douanes do | do ... | 28 do 1896 | |
| Petrolia, hôtel des postes do | Cie houillère Huffman-Gibson .......... | 2 sept. 1896 | 127 81 |
| Port Arthur do do | Louis Walsh.......... | 31 août 1896 | 165 00 |
| Port-Hope do do | Wright et Rosevear.... | 28 do 1896 | 226 00 |
| Prescott do do | James Buckly.... .... | 1er sept. 1896 | 164 50 |
| Sainte-Catherine do do | E. C. Rogers.. ....... | 10 do 1896 | 115 26 |
| do do do | D. Dittrick. .. .... | 9 do 1896 | 115 84 |
| Saint-Thomas do do | Ellison H. Lewis...... | 31 août 1896 | 204 00 |
| Smith's-Falls do do | Thos. Graham........ | 31 do 1896 | 112 00 |
| Stratford do do | M. F. Goodwin. ..... | 29 do 1896 | 409 75 |
| Strathroy do do | Alexander Reed....... | 28 do 1896 | 145 96 |
| Toronto, édifices publics do | Peoples' Coal Co...... | 29 do 1896 | 2,081 13 |
| Trenton, hôtel des postes do | Chas. Crowe.......... | 29 do 1896 | 120 00 |
| Walkerton do do | Traill Bros...... .... | 31 do 1896 | 141 34 |
| Windsor do do | John et Timothy Hurley | 31 do 1896 | 399 75 |
| do do do | Scully et Brydges..... | 31 do 1896 | 40 30 |
| *Manitoba.* | | | |
| Brandon, hôtel des postes—Fourniture de la houille.. | John Hanbury........ | 2 sept. 1896 | 510 00 |
| do ferme expérimentale—Fourn. de la houille.. | do ....... | 2 do 1896 | 136 50 |
| Winnipeg, hôtel des postes do | Alberta Ry. & Coal Co., Ltd ... .......... | 19 oct. 1896 | 2,781 25 |
| do hôtel des douanes do | Paul H. McKinnon... | 3 sept. 1896 | 631 75 |
| do bâtisse des immigrants—Fourn. de la houille | do | 3 do 1896 | 325 76 |
| do bureaux des terres de la couronne et des affaires des sauv.—Fourn. de la houille | do | 3 do 1896 | 266 05 |
| do entrepôt de vérification—Fourn. de la houille | do | 3 do 1896 | 522 60 |
| *Territoires du Nord-Ouest.* | | | |
| Calgary, bâtisse des immigrants—Fourn. de la houille. | W. R. Hull... .. .... | 3 do 1896 | 47 49 |
| do hôtel des postes do | do ............ | 3 do 1896 | 276 10 |
| do palais de justice do | do .......... | 3 do 1896 | } 272 70 |
| do bureau d'enregistrement do | do ... ...... | 3 do 1896 | |
| do bâtisse des immigrants do | Thos. O'Brien......... | 3 do 1896 | 62 87 |
| do hôtel des postes do | do ........... | 3 do 1896 | 42 85 |
| do palais de justice do | do .. ....... | 3 do 1896 | 34 48 |
| Calgary, bureau d'enregistrement—Fourn. de la houille | Thos. O'Brien......... | 3 do 1896 | 69 35 |
| Edmonton, bureau des terres—Fourn. de la houille... | Sam. Moran......... | 7 do 1896 | 108 45 |
| Indian-Head, ferme expérimentale do | Geo. Thompson...... | 12 oct. 1896 | 201 00 |
| Lethbridge, hôtel des postes do | Alberta Ry. Coal Co.. | 5 sept. 1896 | 106 21 |
| Macleod, palais de justice do | do .. | 5 do 1896 | 80 00 |
| Moosomin, palais de justice—Construction d'un appareil de chauffage.... .... ........ ....... ... | Jos. Lamarche........ | 1er mars 1897 | 1,127 80 |
| Prince-Albert, palais de justice et prison—Construction d'un appareil de chauffage .. ...... .......... | Jos. B. Kernaghan.... | 30 juin 1897 | 1,220 00 |
| Régina, palais de justice—Fourniture de la houille.... | Smith et Ferguson.... | 1er sept. 1896 | 27 08 |
| do hôtel des postes do | do .... | 1er do 1896 | 33 78 |
| do palais de justice do | Rembler Paul......... | 1er do 1896 | 605 00 |
| do hôtel des postes do | do ........ | 1er do 1896 | 205 00 |
| do bur. d'enreg. d. terres de la cour. do | do ........ | 1er do 1896 | 186 90 |

N° 1.—CONTRATS adjugés par le ministère des travaux publics, etc.—*Fin.*

| Travaux. | Noms des entrepreneurs. | Date de l'entreprise. | Somme. |
|---|---|---|---|
| HAVRES ET RIVIÈRES. | | | $ c. |
| *Nouvelle-Ecosse.* | | | |
| Hantsport—Construction d'un quai public | Simmons et Burpee | 16 juin 1897 | 5,947 00 |
| Margaretville—Prolongement du brise-lames | do | 29 mars 1897 | 10,854 00 |
| Pugwash—Construction d'un quai public | McDonald et Moffatt | 12 mai 1897 | 8,640 00 |
| Wallace—Construction d'un quai en pilotis | John D. Reid | 17 mars 1897 | 2,329 00 |
| *Québec.* | | | |
| Lotbinière—Construction d'un quai public | Joseph Archer | 31 do 1897 | 4,940 00 |
| Saint-Valentin—Construction d'une jetée-débarcadère | A. Messier et B. V. Naylor | 17 do 1897 | 5,388 54 |
| *Ontario.* | | | |
| Havre de Collingwood—Creusage et dragage | C. S. Boon et J. H. Armstrong | 29 avril 1897 | 144,960 00 |
| Havre de Goderich—Reconstruction du brise-lames | Luke Madigan | 25 mars 1897 | 50,999 00 |
| Havre de Kincardine—Construction de la maçonnerie | Bowman, Bowman et Porter | 22 do 1897 | 11,000 00 |
| L'Orignal—Reconstruction des approches à la jetée-débarcadère | Munro et Murray | 8 juin 1897 | 13,417 12 |
| SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE ET DES SIGNAUX. | | | Par mille. |
| Pointe-aux-Esquimaux à la baie Peashte, Qué.—Construction d'une ligne télégraphique | L. P. de Courval | 5 janv. 1897 | 105 00 |
| Saint-Alexis à L'Anse Saint-Jean, Qué.—Construction d'une ligne télégraphique | Elz. Boivin | 22 fév. 1897 | 50 00 |

J. A. CHASSÉ,
*Greffier en loi.*

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 1er décembre 1897.

N° 2.—ÉTAT des propriétés achetées ou vendues par le ministère des travaux publics durant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

| Date de l'achat. | Vendeurs. | Acheteurs. | Description de la propriété. | A quelles fins. | Superficie. | Prix. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1896. | | | | | | $ c. |
| 31 août. .... | L'Association Agricole du Dist. des Trois Rivières. | Sa Majesté.. | Lot de terrain n° 1,096 situé dans la cité des Trois-Rivières. | Pour y construire un édifice public ...... .... | 36,907 pds en sup. | Conces. grat. |
| 11 novembre | John Dunlop Reid...... | do | Parties des sections 40, 41, 42, district Mechosin, C.-B. .. | Pour stat. de quarantaine | $1\frac{47}{100}$ d'un acre, plus ou moins. | 197 00 |
| 10 décembre | E. J. Price et Frères.... | do | Quai à L'Anse à L'Eau, Tadousac, Qué.................. | Pour fins d'administration | ... ........... | 1 00 |
| 11 do | ..Sa Majesté............. | Cie d'assur. "Sun Life" du Canada. | Ancien bureau de poste avec les lots 55 et 56 dans la cité d'Hamilton, Ont.... ....... . ...................... | Entreprise particulière.. | ............... | 12,250 00 |
| 1897. | | | | | | |
| 1er février.. | David H. Têtu.. ...... | Sa Majesté.. | Maisons et terrain à Rivière Pentecôte, comté du Saguenay | Pour fins d'administration | 3 acres, plus ou moins ... .... | 500 00 |

N° 3 — **État des propriétés affermées au et par le ministère des travaux publics durant l'exercice terminé le 30 juin 1897.**

| Date du bail. | Bailleur. | Preneur. | Description de la propriété. | A quelles fins. | Durée du bail. | Loyer payable. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1896. | | | | | | |
| 25 sept... | Sa Majesté..... | La Cie du chemin de fer Grand-Tronc. | Lopin de terre, avec esplanade, bassin ou quai à Owen-Sound, Ont.... | Entreprise particulière .. | 21 ans ........ | $ 1 par année. |
| 1897. | | | | | | |
| 1er mai .. | do .... | Archie McNee.......... | Partie de terrain 35 x 60 pieds, Windsor, Ont...... | do .. | do ........ | $120 do |
| 15 do .. | J. C. Armstrong | Sa Majesté.......... | Ch. dans le pâté Armstrong, New-Westminster, C.-B | Fins d'administration ... | 1 an ........ | $258 do |
| 15 do .. | Benj. Young.... | do ........... | do Young, New-Westminster, C.-B... | do .... | do .......... | $198 do |
| 31 do .. | "Corporation de New-Westminster," C.-B .. | do ............ | Partie de la plage de l'île Lulu, C.-B ........... | Pour y garder l'outillage. | 5 ans ........ | $ 12 do |



J. A. CHASSÉ,
*Greffier en loi.*

Département des travaux publics,
Ottawa, 1er décembre 1897.

# ANNEXE No 7.

---

## NOMS DES ADMINISTRATEURS DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

AVEC

## LA DATE DE LEUR NOMINATION, ETC., DE 1841 A 1897

# NOMS DES ADMINISTRATEURS.

Annexe n° 7.—Noms et date de la nomination, etc., des administrateurs du ministère des travaux publics, de 1841 à 1897.

| Noms. | Fonction ou emploi. | Date de la nomination. De | | Date de la nomination. A | |
|---|---|---|---|---|---|
| *Sous l'empire de l'acte 4-5 Vic., chap. 38.* | | | | | |
| Conseil des travaux. | | | | | |
| Killaly, l'hon. H. H. | Président | 29 déc. | 1841. | 3 oct. | 1844 |
| Daly, l'hon. D. | Membres | 29 déc. | 1841. | 3 oct. | 1844 |
| Harrison, S. B. | Membres | 29 déc. | 1841. | 3 oct. | 1844 |
| Sullivan, R. B. | Membres | 29 déc. | 1841. | 3 oct. | 1844 |
| Davidson, J., écr. | Membres | 29 déc. | 1841. | 3 oct. | 1844 |
| Begly, Thomas A. | Secrétaire | 17 août | 1841. | | |
| Keefer, Samuel. | Ingénieur en chef | 17 do | 1841. | | |
| Rubidge, F. B. | Architecte et ingénieur en chef-adjoint | 15 déc. | 1841. | | |
| Nouveau conseil des travaux. | | | | | |
| Killaly, l'hon. H. H. | Président | 4 oct. | 1844. | 8 juin | 1846 |
| Daly, l'hon. D. | Membres | 4 oct. | 1844. | 8 juin | 1846 |
| Draper, l'hon. W. H. | Membres | 4 oct. | 1844. | 8 juin | 1846 |
| Morris, l'hon. W. | Membres | 4 oct. | 1844. | 8 juin | 1846 |
| Papineau, l'hon. D. B. | Membres | 4 oct. | 1844. | 8 juin | 1846 |
| *Sous l'empire de l'acte 9 Vic., chap. 37, etc.* | | | | | |
| Robinson, l'hon. W. B. | Commissaire en chef | 22 juin | 1846. | 10 mars | 1848 |
| Taché, l'hon. E. P. | do | 11 mars | 1848. | 26 nov. | 1849 |
| Chabot, l'hon. J. | do | 13 déc. | 1849. | 31 mars | 1850 |
| Merritt, l'hon. W. H. | do | 8 avril | 1850. | 11 fév. | 1851 |
| Bourret, l'hon. J | do | 12 fév. | 1851. | 27 oct. | 1851 |
| Young, l'hon. John | do | 28 oct. | 1851. | 22 sept. | 1852 |
| Chabot, l'hon. J. | do | 23 sept. | 1852. | 26 janv. | 1855 |
| Lemieux, l'hon. F. | do | 27 janv. | 1855. | 25 nov. | 1857 |
| Alleyn, l'hon. C. | do | 26 nov. | 1857. | 1er août | 1858 |
| Holton, l'hon. L. H | do | 2 août | 1858. | 6 do | 1858 |
| Sicotte, l'hon. L. V. | do | 7 do | 1858. | 10 janv. | 1859 |
| Rose, l'hon. John | do | 11 janv. | 1859 | 12 juin | 1861 |
| Cauchon, l'hon. Jos. | Commissaire | 13 juin | 1861. | 23 mai | 1862 |
| Tessier, l'hon. U. J. | do | 24 mai | 1862. | 27 do | 1863 |
| Drummond, l'hon. L. T. | do | 28 do | 1863. | 23 juillet | 1863 |
| Laframboise, l'hon. M. | do | 24 juillet | 1863. | 29 mars | 1864 |
| Chapais, J. C. | do | 30 mars | 1864. | 30 juin | 1867 |
| Casgrain, l'hon. Chas. Eus. | Second commissaire | 9 juillet | 1846. | 29 fév. | 1848 |
| Cameron, l'hon. M | Commissaire-adjoint | 11 mars | 1848. | 1er do | 1850 |
| Wetenhall, John S., écr. | do | 2 fév. | 1850. | 16 avril | 1850 |
| Bourret, l'hon. Jos | do | 17 avril | 1850. | 11 fév. | 1851 |
| Killaly, l'hon. H. H. | do | 12 fév. | 1851. | 6 mai | 1859 |
| Keefer, Samuel. | Sous-commissaire | 6 mai | 1859. | 7 mars | 1864 |
| Trudeau, Toussaint | do | 8 mars | 1864. | | |
| Begly, Thomas A. | Secrétaire | 10 fév. | 1841. | 31 oct. | 1858 |
| Trudeau, Toussaint | do | 13 déc. | 1859. | 7 mars | 1864 |
| Braun, Frederick | do | 8 mars | 1864. | | |
| Page, John | Ingénieur en chef | 31 oct. | 1853. | 1er oct. | 1879 |

ANNEXE N° 7.—Noms et date de la nomination, etc., des administrateurs du ministère des travaux publics, de 1841 à 1897—*Fin.*

| Noms. | Fonction ou emploi. | Date de la nomination | |
|---|---|---|---|
| | | De | Au |
| *Sous l'autorité de l'acte 31 Vic., chap. 12.* | | | |
| McDougall, l'hon. Wm. | Ministre | 1er juill. 1867. | 7 déc. 1869 |
| Langevin, C. B., l'hon. Hector L. | do | 8 déc. 1869. | 6 nov. 1873 |
| Mackenzie, l'hon. Alexander | do | 7 nov. 1873. | 16 oct. 1878 |
| Tupper, C.B., C.C.M.G., sir Charles | do | 17 oct. 1878. | 19 mai 1879 |
| Langevin, C.B., C.C.M.G., sir Hector L. | do | 20 mai 1879. | 11 août 1891 |
| Smith, l'hon. Frank | Ministre intérimaire | 14 août 1891. | 10 janv. 1892 |
| Ouimet, l'hon. Joseph Aldric | Ministre | 11 janv. 1892. | 30 avril 1896 |
| Desjardins, l'hon. Alphonse | do | 1er mai 1896. | 12 juillet 1896 |
| Tarte, l'hon. J. Israël | do | 13 juillet 1896. | |
| Trudeau, Toussaint | Sous-ministre | 29 mai 1868. | 1er oct. 1879 |
| Baillairgé, G. F. | do | 4 oct. 1879. | 31 déc. 1890 |
| Gobeil, A. | do | 1er janv. 1891. | |
| Braun, Frederick | Secrétaire | 1er juill. 1867. | 30 sept. 1879 |
| Chapleau, S. | do | 1er oct. 1879. | 4 nov. 1880 |
| Ennis, F. H. | do | 5 nov. 1880. | 13 janv. 1885 |
| Gobeil, A. | do | 23 janv. 1885. | 31 déc. 1890 |
| Roy, E. F. E. | do | 1er janv. 1891. | |
| McPherson, D. A. | Secrétaire-adjoint | 18 do 1891. | 11 avril 1893 |
| Desroches, Charles Rodolphe | do | 8 janv. 1896. | |
| Perley, H. F. | Ingénieur en chef | 25 nov. 1880. | 10 juillet 1891 |
| Baillairgé, G. F. | Ingénieur en chef-adjoint | 5 juillet 1871. | 4 do 1879 |
| Coste, Louis | Ingénieur en chef | 26 do 1892. | |
| Scott, Thos. S. | Architecte en chef | 26 mai 1871 | 30 oct. 1881 |
| Fuller, Thomas | do | 31 oct. 1881. | |
| Page, John | Ingénieur en chef | 1er juill. 1868. | 1er do 1879 |

# ANNEXE 8.

---

# LISTE DES EMPLOYÉS PRÉPOSÉS AUX GLISSOIRS ET ESTACADES

LE 30 JUIN 1897,

AVEC LA

DAT E LEUR NOMINATION, LE CHIFFRE DE LEURS APPOINTEMENTS, ETC.

# PRÉPOSÉS AUX GLISSOIRS ET ESTACADES.

ÉTAT donnant les noms, dates de nomination, appointements, etc., des préposés aux glissoirs et estacades, 30 juin 1897.

| Nom. | Date de la naissance | Emploi. | En quel endroit. | Date de la nomination. | Appointements. | Observations. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| *Percep. des droits sur les glissoirs et estacades.* | | | | | $ c. | |
| E. T. Smith | 26 nov. 1846. | Percepteur | Ottawa | 1er juill. 1889. | 1,800 00 par année. | Date de la première nomination au bureau des terres de la couronne, Ottawa, le 23 juin 1864. Commis au département du revenu de l'intérieur, du 1er juillet 1870 au 30 juin 1889. Transféré à la liste civile le 5 janvier 1892, avec rang de commis de 1re classe. |
| James Slater | 30 avril 1847. | Sous-percepteur | do | 14 nov. 1889. | 1,000 00 do | Date de la première nomination au bureau des terres de la couronne, Ottawa, le 23 juin 1877. Commis au département du revenu de l'intérieur, du 1er avril 1883 au 30 juin 1889. Transféré à la liste civile le 5 janvier 1892, avec rang de commis de 3e classe. |
| James Steen | 17 juin 1830. | Batelier | do | 12 juill. 1889. | 60 00 par mois | Employé durant la navigation, 8 mois par année. Date de la première nomination, 26 mai 1861. Compteur de bois à Ottawa pour le département du revenu de l'intérieur, du 7 janvier 1884 au 30 juin 1889. |
| John Redmond | 2 août 1833. | do | do | 12 do 1889. | 60 00 do | Employé durant la navigation, 8 mois par année. Date de la première nomination, 1er mai 1872. Sous-compteur de bois à Ottawa, pour le département du revenu de l'intérieur, du 7 janvier 1884 au 30 juin 1889. |
| *District du Saguenay* | | | | | | Les glissoirs de la région du Saguenay ont été abandonnés en vertu d'un arrêté du conseil rendu le 5 février 1896 (No. 168740.) |
| *District du St-Maurice.* | | | | | | |
| Nap. Dagneau | | Payeur | Trois-Rivières | 1er août 1886. | 50 00 par mois. | |
| Cyriac Lymburner | 1833 | Maître de glissoirs | Embouc. St-Maurice | 25 avril 1881. | 46 67 do | |
| Jos. Pagé | 7 juillet 1845 | Asst. maître do | Cap aux Corneilles | 10 déc. 1879. | 60 00 do | |
| Gédéon Brousseau | | do do | Shawenegan et Grès. | 7 avril 1896. | 54 16 do | |
| Arth. Pellerin | | do do | do do | 5 août 1885. | 33 33 do | |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| N. Lymburner | | Maître d'estacades | Grand'Mère | 1er juillet 1895 | 55 00 do | |
| Jos. Brousseau | | Gardien do | Grandes Piles | 1er do 1892 | 55 00 do | |
| *District du Richelieu.* | | | | | | |
| Azaire Bienvenue | | Maître d'estacades | Station de Belœil | 1er janv. 1882 | 100 00 par année. | |
| *District de l'Ottawa.* | | | | | | |
| G. P. Brophy | 24 fév. 1846 | Surintendant | Ottawa | 6 juillet 1873 | 2,500 00 do | *Ouvrages de la rivière Ottawa*—En outre des employés précités, etc., on emploie aux diverses stations, durant la descente du bois, un contremaître sur le glissoir à $1.50 et un assistant-contremaître à $1.25 par jour ; aussi de 25 à 30 hommes, de $1 à $1.40 par jour de travail. |
| D. Scott | 15 do 1830 | Comptable | do | 1er oct. 1854 | 1,500 00 do | |
| J. C. Scott | 27 juin 1865 | Mesureur | do | 1er avril 1889 | 3 25 par jour | |
| J. Kent | 28 janvier 1864 | Commis | do | 1er août 1886 | 3 00 do | |
| Wm. Cain | 22 avril 1860 | Messager | do | 1er janv. 1892 | 1 25 do | |
| Pierre St. Pierre | | Sous-gard. de gliss. | Carillon | 1er juin 1897 | 1 40 do | Activement employé environ 7 mois. Surveille les réparations en hiver. |
| D. Noonan | 17 juin 1840 | Maître d'estacades | Gatineau | 21 mars 1878 | 500 00 par année. | do do do |
| J. Soulière | 8 nov. 1829 | Sous-gard. de gliss. | Chaudière | 1878 | 2 50 par jour | do do do |
| J. McDonell | 1er nov. 1818 | do | Hull | 1er mars 1877 | 1 25 do | Employé environ 6 mois. |
| M. McFarlane | | do | Chats | 27 avril 1897 | 480 00 par année. | do Surveille les réparat. en hiver. |
| John Harvey | 22 mai 1831 | Maître de glissoirs | Arnprior | 12 juillet 1882 | 2 50 par jour | Activement employé environ 7 mois. |
| Joseph McCrea | 26 mars 1869 | Maître d'estacades | Springtown | 15 mai 1880 | 300 00 par année. | Employé environ 3 mois durant la navigation. |
| Patrick Barry | 27 mars 1858 | Maître de glissoirs | Grandes Chutes | 10 mars 1888 | 1 50 par jour | Employé 5 mois durant la navigation. Surveille les réparations en hiver. |
| Duncan McLaren | 7 janvier 1860 | Sous-gard. de gliss. | Portage-du-Fort | 7 sept. 1881 | 456 25 par année. | do do do |
| J. G. Poupore | 27 février 1857 | do | Rivière Noire | 15 oct. 1880 | 480 00 do | do do do |
| James Steen Rowan | 27 août 1836 | do | Bas de la Petewawa | 18 mars 1887 | 480 00 do | do do do |
| W. E. Biggs | | | Haut de la Petewawa | | 2 00 par jour | |
| Wm. Thomson | 3 mai 1843 | Sous-gard. de gliss. | Mountain | 10 oct. 1879 | 1 25 do | do 6 mois do do |
| G. H. Brabazon | | do | Calumet | 1er avril 1894 | 360 00 par année. | do 6 à 7 mois do do |
| E. Davis | | do | Coulonge | 1er do 1894 | 360 00 do | do 4 mois do do |
| H. R. Downey | 16 mai 1846 | do | Des Joachims | 1er juillet 1889 | 300 00 do | do do do do |
| J. A. McGuire | | do | Dumoine | 1er mai 1897 | 300 00 do | Employé 3 mois durant la navigation. Inspectera les travaux au besoin. |
| J. W. Carmichael | | do | Rocher Capitaine | 24 déc. 1896 | 480 00 do | do do do |
| A. H. Johnson | 28 nov. 1839 | do | Chenaux | 1865 | 2 50 par jour | Payé durant la navigation, 7 mois. |
| G. T. Johnson | 10 sept. 1841 | do | do | 1872 | 1 75 do | S'occupe des réparations en hiver. do do |
| *District de Newcastle.* | | | | | | |
| R. B. Rogers | 17 janvier 1857 | Surintendant | Peterboro' | 1er juillet 1884 | 800 00 par année. | Reçoit $800 par année du ministère des chemins de fer et canaux. |
| G. H. Giroux | | Commis, bur. du sur. | do | 1er juillet 1880 | 400 00 do | do $400 do do |
| Clement Armstrong | | Gardien de glissoirs. | Rapides Chisholm | 1er avril 1883 | 200 00 do | |
| Wm. McArthur | | do | Chutes Fénélon | 1er juillet 1895 | 100 00 do | $250 p. année comme gard. d'écl. do C. et C. |
| R. T. Hill | | do | Buckhorn | 1er do 1891 | 100 00 do | Reçoit $150 par année du ministère des chemins de fer et canaux. |

ÉTAT donnant les noms, etc., des préposés aux glissoirs et estacades—*Fin.*

| Nom. | Date de la naissance. | Emploi. | En quel endroit. | Date de la nomination. | Appointements. | Observations. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| *District de Newcastle—Fin.* | | | | | $ c. | |
| Hamilton Johnston | | Gardien de glissoir | Chutes Heeley | 15 juillet 1893 | 200 00 par année | |
| John Dinwoodie | | do | Lakefield | 20 juin 1893 | 150 00 do | |
| *Chenal de Burlington.* | | | | | | |
| *Pont tournant.* | | | | | | |
| Wm. Omand | | Gardien | Burlington | 19 sept. 1896 | 600 00 do | |
| A. McDonald | | Aide-gardien | do | 1er avril 1896 | 1 25 par jour | Employé 9 mois. |
| Ch. Rasberry | | do | do | 19 sept. 1896 | 1 25 do | do |
| Jos. Eustice | | do | do | 19 sept. 1896 | 1 25 do | do |
| *District d'Yamaska.* | | | | | | |
| A. Labbé | | Gardien d'écluse | Yamaska | 1er sept. 1885 | 40 00 par mois | |
| O. Mineau | | do | do | 1er do 1885 | 40 00 do | |
| *Rivière du Lièvre.* | | | | | | |
| Alex. MacCallum | | Gardien d'écluse | Rivière du Lièvre | 14 mai 1892 | 40 00 do | |
| Simon Raymond | | Journalier | | 1er avril 1894 | 35 00 do | |

R. STECKEL.

# ANNEXE No 9.

---

# LISTE DES MÉCANICIENS, CHAUFFEURS ET GARDIENS

PRÉPOSÉS AUX

## EDIFICES PUBLICS LE 30 JUIN 1897,

AVEC LA

DATE DE LEUR NOMINATION, LE CHIFFRE DE LEURS SALAIRES, Etc.

# MECANICIENS ET GARDIENS, ÉDIFICES FÉDÉRAUX.

ÉTAT donnant les noms des mécaniciens, chauffeurs, concierges, préposés aux ascenseurs et gardiens employés dans les édifices fédéraux, le 30 juin 1897.

| Localité. | | Edifice. | Nom. | Date de la naissance. | | Emploi. | Date de la nomination. | | Salaire par mois. $ c. | Durée du service. | Salaire total payé pendant l'année. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Amherst | N.-E. | Bureau de poste | James Morrison | 2 mai | 1824 | Concierge | 2 nov. | 1886 | 33 33 | 12 mois | 400 00 |
| Antigonish | " | Edifice public | Angus McDonald | — mars | 1820 | do | 5 fév. | 1891 | 33 33 | 12 do | 400 00 |
| Annapolis | " | Bur. de poste et douane | John MaKay | 26 oct. | 1847 | do | 1er avril | 1891 | 33 33 | 12 do | 400 00 |
| Baddeck | " | Edifice public | Alex. S. McDonald | 11 déc. | 1855 | do | 23 déc. | 1886 | 16 67 | 12 do | 200 00 |
| Dartmouth | " | do | I. C. Henley | 11 do | 1846 | do | 22 mai | 1894 | 20 83 | 12 do | 250 00 |
| Halifax | " | Edifice fédéral | Richard Power | 15 août | 1834 | Mécanicien | 1er oct. | 1871 | 62 50 | 12 do | 750 00 |
| do | " | do | John Powell | 21 do | 1836 | Chauffeur | 1er do | 1871 | 50 00 | 9 do | 450 00 |
| do | " | do | J. F. Sullivan | 16 avril | 1866 | Concierge | 1er juillet | 1892 | 33 33 | 12 do | 400 00 |
| do | " | do | W. H. Gray | 26 nov. | 1848 | Gardien | 10 sept. | 1891 | 39 00 | 12 do | 468 00 |
| do | " | Entrepôt de vérification | Wm. Power | 6 fév. | 1834 | Concierge | 26 janv. | 1887 | 41 67 | 12 do | 500 00 |
| do | " | Station d'immigration | John Oxley | 17 avril | 1856 | Chauffeur | 2 fév. | 1897 | 50 00 | ........ | ........ |
| Lunenburg | " | Edifice public | J. E. Hebb | 3 nov. | 1833 | Concierge | 7 juin | 1895 | 25 00 | 12 mois | 300 00 |
| New-Glasgow | " | Bureau de poste | Daniel McDonald | 17 déc. | 1832 | do | 1er oct. | 1889 | 25 00 | 12 do | 300 00 |
| Sydney-Nord | " | Edifice public | Angus McEachran | 24 do | 1847 | do | 20 janv. | 1890 | 33 33 | 12 do | 400 00 |
| Pictou | " | Bur. de poste et douane | James Arbuckle | 18 fév. | 1836 | do | 20 déc. | 1896 | 25 00 | 12 do | 300 00 |
| Sydney-Sud | " | do do | N. H. McNeill | 25 déc. | 1845 | do | 13 do | 1890 | 33 33 | 12 do | 400 00 |
| Truro | " | do | Alex. Smith | 17 mai | 1837 | do | 1er avril | 1897 | 25 00 | 12 do | 300 00 |
| Windsor | " | do | Aug. F. Parsons | 3 mars | 1846 | do | 22 sept. | 1892 | 33 33 | 12 do | 400 00 |
| Yarmouth | " | Edifice public | Robert Spears | 15 sept. | 1824 | do | 23 déc. | 1886 | 33 33 | 12 do | 400 00 |
| Charlottetown | I.P.-E. | Edifice fédéral | Wm. J. Fraser | 1er janv. | 1836 | do et chauff. | 3 avril | 1894 | 33 33 | 12 do | 400 00 |
| do | " | do | Geo. Walker | 28 août | 1826 | Messager | 19 janv. | 1875 | 37 03 | 12 do | 444 36 |
| do | " | do | Wm. Byrne | 15 janv. | 1851 | do | 5 déc. | 1892 | 37 50 | 12 do | 450 00 |
| do | " | do | Angus McKenzie | 12 mars | 1856 | Gardien | 1er nov. | 1896 | 33 33 | 12 do | 400 00 |
| Montague | " | Edifice public | Martin Lambert | 12 nov. | 1845 | Concierge | 12 janv. | 1887 | 13 33 | 12 do | 160 00 |
| Summerside | " | Edifice fédéral | James Brazil | ........ | 1816 | do | 5 nov. | 1885 | 33 33 | 12 do | 400 00 |
| Bathurst | N.-B. | Bureau de poste | J. A. Melançon | 20 janv. | 1825 | do | 13 avril | 1887 | 33 33 | 12 do | 400 00 |
| Chatham | " | do | C. Johnston | 18 mai | 1856 | do | 27 mars | 1895 | 25 00 | 12 do | 300 00 |
| Carleton, Saint-Jean | " | do | James R. Reid | 15 août | 1823 | do | 1er oct. | 1889 | 8 33 | 12 do | 100 00 |
| Dalhousie | " | do | Wm. Gould | 1er janv. | 1853 | do | 26 nov. | 1890 | 33 33 | 12 do | 400 00 |
| Frédéricton | " | do | Jas. Perkins | 5 oct. | 1847 | do | 31 mai | 1881 | 33 33 | 12 do | 400 00 |
| Moncton | " | do | E. B. Hicks | 11 janv. | 1832 | do | 11 janv. | 1886 | 33 33 | 12 do | 400 00 |

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Newcastle | " | do | Patrick Keating | 13 mars | 1840 | do | 23 oct. | 1886 | 33 33 | 12 | do | 400 00 |
| St-Stephen | " | do | Samuel Topping | 2 avril | 1839 | do | 25 mai | 1887 | 33 33 | 12 | do | 400 00 |
| Sussex | " | do | Shepherd Dryden | 18 mai | 1839 | do | 15 janv. | 1897 | 16 66 | 12 | do | 200 00 |
| Saint-Jean | " | Douane | Neil J. Morrison | 25 juillet | 1858 | Mécan. et concierge | 27 avril | 1894 | 60 00 | 12 | do | 720 00 |
| do | " | do | Christopher White | 20 nov. | 1844 | Chauffeur | 9 nov. | 1885 | 50 00 | 6 | do | 300 00 |
| do | " | do | Jas. A. Paul | 1er août | 1837 | Gardien | 13 oct. | 1891 | 41 67 | 12 | do | 500 00 |
| do | " | Bureau de poste | James Wolfe | 10 mars | 1850 | Mécanicien | 1er déc. | 1893 | 55 00 | 12 | do | 660 00 |
| do | " | do | Ed. Haney | 22 fév. | 1849 | Préposé à l'ascens. | 27 nov. | 1882 | 50 00 | 12 | do | 600 00 |
| Woodstock | " | do | Charles Trafton | 20 janv. | 1839 | Concierge | 1er mai | 1897 | 33 33 | 12 | do | 400 00 |
| Aylmer | P. Q. | do | Miss M. G. Woods | ... | ... | do | 29 avril | 1895 | 5 00 | 12 | do | 60 00 |
| Coaticook | " | Edifice public | Israël Baldwin | 16 nov. | 1839 | do | 27 juin | 1889 | 33 33 | 12 | do | 400 00 |
| Fraserville | " | Bureau de poste | Z. Boucher | 15 mai | 1824 | do | 2 juillet | 1892 | 20 83 | 12 | do | 250 00 |
| Hull | " | Bureau de poste, etc. | J. H. Kerr | 13 avril | 1847 | do | 14 fév. | 1893 | 12 50 | 12 | do | 150 00 |
| Joliette | " | do | Chas. Guilbault | 29 sept. | 1826 | do | 15 oct. | 1889 | 33 33 | 12 | do | 400 00 |
| Lachine | " | do | F. Caisse | 21 fév. | 1831 | do | 22 sept. | 1893 | 8 33 | 12 | do | 100 00 |
| Laprairie | " | do | A. Thomas | 8 août | 1848 | do | 13 nov. | 1894 | 4 16 | 12 | do | 50 00 |
| Montréal | " | Edifices fédéraux | Thos. Ryan | 18 juin | 1836 | Ingénieur en chef | 4 mars | 1882 | 100 00 | 12 | do | 1,200 00 |
| do | " | Entrepôt de vérification | M. Boyer | 18 fév. | 1848 | Chauffeur | 4 do | 1882 | 50 00 | 12 | do | 600 00 |
| do | " | Bureau de poste | F. Green | 4 oct. | 1837 | Mécanicien | 1er janv. | 1885 | 60 00 | 12 | do | 720 00 |
| do | " | do | F. A. Thibault | 28 janv. | 1861 | Electricien | 1er juin | 1885 | 60 00 | 12 | do | 720 00 |
| do | " | do | G. S. Gingras | 13 déc. | 1867 | Electricien, etc. | 7 janv. | 1895 | 60 00 | 12 | do | 720 00 |
| do | " | do | Jos. Dutrisac | 2 fév. | 1863 | Préposé à l'ascens. | 15 déc. | 1893 | 50 00 | 12 | do | 600 00 |
| do | " | do | Art. Forget | 25 juillet | 1867 | do | 15 do | 1893 | 50 00 | 12 | do | 600 00 |
| do | " | do | S. N. Nickle | 25 déc. | 1871 | do | 1er mars | 1894 | 50 00 | 12 | do | 600 00 |
| do | " | do | C. Vadeboncœur | 17 mai | 1842 | Concierge W. C. | 6 fév. | 1894 | 1.25 p. j. | 12 | do | 456 25 |
| do | " | Revenu de l'intérieur | Louis St. Jean | 17 sept. | 1840 | Chauffeur | 1er déc. | 1892 | 50 00 | 12 | do | 600 00 |
| do | " | Douane | J. H. Marchand | 6 do | 1849 | do | 2 do | 1882 | 50 00 | 12 | do | 600 00 |
| do | " | do | C. Daudelin | 18 juin | 1843 | do | 16 juillet | 1892 | 29 16 | 12 | do | 350 00 |
| do | " | do et entrepôt de vér. | B. Lajeunesse | 20 nov. | 1861 | do | 23 nov. | 1896 | 45 00 | 9 | do | 405 00 |
| do | " | Salle d'exerc. et d'armes. | Wm. McDonald | 17 sept. | 1832 | Mécanicien | 21 fév. | 1888 | 45 00 | 12 | do | 540 00 |
| Québec | " | Entrepôt de vérification | D. P. Kennedy | 9 fév. | 1865 | do | 1er avril | 1897 | 75 00 | 12 | do | 900 00 |
| do | " | do | Thos. P. McLaughlin | 25 août | 1871 | Chauffeur | 26 août | 1892 | 45 00 | 8 | do | 360 00 |
| do | " | Bur. des insp.-mes. de bois | James O'Neil | 15 do | 1861 | do | 1er do | 1894 | 45 00 | 12 | do | 540 00 |
| do | " | Douane | John R. Mountain | 1er nov. | 1848 | do | 10 nov. | 1888 | 45 00 | 12 | do | 540 00 |
| do | " | Bureau de poste | A. Blouin | ... | ... | Concierge | 1er mai | 1896 | 58 33 | 12 | do | 700 00 |
| Sherbrooke | " | do | Thos. Rawson | 20 mai | 1841 | do | 12 déc. | 1884 | 33 33 | 12 | do | 400 00 |
| Sorel | " | do | P. St. Michel | 26 fév. | 1829 | do | 22 sept. | 1886 | 33 33 | 12 | do | 400 00 |
| Saint-Henri | " | do | A. C. A. Bissonnette | ... | ... | do | 4 mars | 1895 | ... | ... | | ... |
| Saint-Hyacinthe | " | Edifice public | F. X. Tétrault | 8 nov. | 1846 | Chauffeur | 5 août | 1893 | 33 33 | 12 | mois | 400 00 |
| Saint-Jean | " | Bureau de poste | L. Forrant | 21 janv. | 1849 | Concierge | 14 avril | 1897 | 29 16 | 12 | do | 350 00 |
| do | " | do | Wm. Comper | 20 mai | 1826 | Gardien | 28 déc. | 1881 | 12 50 | 12 | do | 150 00 |
| Saint-Jérôme | " | Edifice public | ... | ... | ... | Concierge | ... | ... | 33 33 | 12 | do | 400 00 |
| Trois-Rivières | " | Douane | Ph. Gravel | 3 juin | 1828 | do | 1er fév. | 1891 | 25 00 | 12 | do | 300 00 |
| do | " | Bureau de poste | Jos. Carbonneau | 24 do | 1828 | do | 27 juillet | 1883 | 33 33 | 12 | do | 400 00 |
| Amherstburg | Ont. | do | R. Elliot | 22 août | 1835 | do | 7 mai | 1897 | 33 33 | 12 | do | 400 00 |
| Almonte | " | do | Wm. Moulton | 23 mars | 1839 | do | 29 janv. | 1891 | 33 33 | 12 | do | 400 00 |
| Brockville | " | do | W. H. Moore | 1er janv. | 1846 | do | 8 do | 1896 | 33 33 | 12 | do | 400 00 |
| Brantford | " | do | John Squire | 24 avril | 1842 | do | 27 oct. | 1880 | 50 00 | 12 | do | 600 00 |
| Barrie | " | do | R. D. Hill | 1er nov. | 1857 | do | 26 juin | 1896 | 33 33 | 12 | do | 400 00 |
| Belleville | " | do | J. P. Reeves | 27 do | 1820 | do | 17 oct. | 1883 | 50 00 | 12 | do | 600 00 |

ÉTAT donnant les noms des mécaniciens, chauffeurs, concierges, préposés aux ascenceurs et gardiens employés dans les édifices fédéraux, etc.—*Suite.*

| | | Edifice. | Nom. | Date de la naissance. | Position. | Date de la nomination. | Salaire par mois. | Durée du service. | Salaire total payé pendant l'année. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | $ c. | | $ c. |
| Berlin | Ont. | Bureau de poste | A. E. Lyons | 14 août 1850 | Concierge | 1er oct. 1895 | 33 33 | 12 mois | 400 00 |
| Brampton | " | do | James McBride | 5 oct. 1840 | do | 29 janv. 1891 | 33 33 | 12 do | 400 00 |
| Carleton-Place | " | do | James F. Halpenny | 17 avril 1858 | do | 13 mai 1892 | 25 00 | 12 do | 300 00 |
| Chatham | " | do | W. W. Mitchell | 25 mai 1848 | do etc. | 7 janv. 1885 | 29 16 | 12 do | 350 00 |
| Cornwall | " | do | R. Conroy | 6 nov. 1848 | do | 1er avril 1897 | 33 33 | 12 do | 400 00 |
| Cayuga | " | do | G. A. Gibson | 29 mai 1861 | do | 3 sept. 1891 | 4 16 | 12 do | 50 00 |
| Cobourg | " | do | H. J. Payne | 31 janvier 1854 | do | 24 avril 1890 | 33 33 | 12 do | 400 00 |
| Galt | " | do | Wm. Kilgour | 3 mars 1857 | do | 23 sept. 1886 | 33 33 | 12 do | 400 00 |
| Guelph | " | do | Robert Higham | 20 mai 1834 | do | 29 oct. 1889 | 33 33 | 12 do | 400 00 |
| Gananoque | " | do | Thos. P. Richardson | 25 février 1834 | do | 1er mai 1889 | | | |
| Goderich | " | do etc | Lewis Elliott | 8 avril 1832 | do | 2 juillet 1890 | 33 33 | 12 mois | 400 00 |
| Hamilton | " | Edifice fédéral | Alfred Barnard | 27 déc. 1847 | do | 10 déc. 1894 | 50 00 | 12 do | 600 00 |
| do | " | do | John Wigglesworth | 7 août 1863 | Chauffeur | 1er oct. 1896 | 40 00 | 6 do | 240 00 |
| do | " | do | Thos. Nicholson | 17 déc. 1857 | Mécanicien | 2 mars 1887 | 50 00 | 12 do | 600 00 |
| do | " | Salle d'exercice | Wm. J. Harris | 21 mai 1841 | Chauffeur | 12 déc. 1889 | 45 00 | 8 do | 360 00 |
| Kingston | " | Collège militaire | Wm. Johnston | 12 sept. 1842 | Mécanicien | 31 mai 1881 | 65 00 | 12 | 780 00 |
| do | " | do | M. Madden | 22 déc. 1838 | Chauffeur | 12 oct. 1878 | 55 00 | 12 do | 660 00 |
| London | " | Douane | M. Mulkern | 4 sept. 1837 | Mécanicien | 18 sept. 1888 | 50 00 | 12 do | 6 0 00 |
| do | " | Bureau de poste | Wm. Greer | 12 oct. 1839 | Concierge | 16 mars 1884 | 33 33 | 12 do | 400 00 |
| do | " | do | John Price | 6 do 1836 | Mécanicien | 14 janv. 1884 | 50 00 | 12 do | 600 00 |
| Lindsay | " | do et douane | Wm. Galbraith | 8 janv. 1844 | Concierge | 16 nov. 1893 | 33 33 | 12 do | 400 00 |
| Napanee | " | do do | John Hearns | 28 mars 1853 | do | 22 juin 1889 | 33 33 | 12 do | 400 00 |
| Niagara, Chutes | " | do | Wm. J. Sheppard | 4 janv. 1854 | do | 15 janv. 1897 | 33 33 | 12 do | 400 00 |
| Orangeville | " | do | John Wilkins | 29 mai 1830 | do | 15 sept. 1886 | 33 33 | 12 do | 400 00 |
| Orillia | " | do | T. Goffatt | 14 mars 1844 | do | 1er mai 1897 | 10 00 | 12 do | 120 00 |
| Peterborough | " | do | John Irwin | 17 mai 1842 | do | 8 juin 1887 | 41 66 | 12 do | 500 00 |
| Petrolea | " | do | Chs. McRitchie | 29 mars 1853 | do | 1er fév. 1894 | 33 33 | 12 do | 400 00 |
| Port-Colborne | " | do | Wm. Armstrong | 9 sept. 1846 | do | 11 juin 1888 | 20 00 | 12 do | 240 00 |
| Port-Hope | " | do | Levi Reynolds | 15 fév. 1839 | do | 17 nov. 1885 | 33 33 | 12 do | 400 00 |
| Port-Arthur | " | Edifice public | John Whitehead | 15 avril 1839 | do | 11 sept. 1893 | 25 00 | 12 do | 300 00 |
| Pembroke | " | do | Samuel Hamilton | 4 juin 1834 | do | 29 oct. 1890 | 33 33 | 12 do | 400 00 |
| Prescott | Ont. | Bureau de poste | Rufus C. Henderson | 6 avril 1822 | do | 23 déc. 1890 | 33 33 | 12 do | 400 00 |
| Stratford | " | do etc. | J. H. Roberts | 1er mai 1847 | Mécanicien | 7 fév 1884 | 50 00 | 12 do | 600 00 |
| Sainte-Catherine | " | do | Louis Reno | 24 oct. 1842 | Concierge | 27 fév. 1897 | 33 33 | 12 do | 400 00 |
| Saint-Thomas | " | do | Jas. Russell | 15 sept. 1832 | do | 4 sept. 1885 | 33 33 | 12 do | 400 00 |

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Strathroy | " | Edifice public | Wm. J. Johnston | 12 mai | 1840 | do | 25 oct. | 1890 | 33 33 | 12 | do | 400 00 |
| Smith's-Falls | " | do | R. W. Lewis | 19 août | 1863 | do | 8 janv. | 1896 | 25 00 | 12 | do | 300 00 |
| Toronto | " | Edifices fédéraux | Wm. Bell | 9 sept. | 1836 | 1er mécanicien | 30 sept. | 1893 | 100 00 | 12 | do | 1,200 00 |
| do | " | Edifice du revenu de l'int. | C. H. Baillie | 22 do | 1852 | Chauffeur | 13 janv. | 1891 | 50 00 | 12 | do | 600 00 |
| do | " | Douane | Fred. Faragher | 16 oct. | 1865 | do | 1er nov. | 1889 | 50 00 | 12 | do | 600 00 |
| do | " | Entrepôt de vérification | Jas. Cosgrove | 10 fév. | 1844 | Mécanicien | 28 déc. | 1874 | 65 00 | 12 | do | 780 00 |
| do | " | do | Ed. Appleton | 26 sept | 1864 | Chauffeur | 23 sept. | 1886 | 55 00 | 12 | do | 660 00 |
| do | " | do | Alex. Dey | 27 do | 1863 | Prép. à l'ascenseur | 1er déc. | 1887 | 50 00 | 12 | do | 600 00 |
| do | " | do | Wm. Chenery | 19 déc. | 1851 | do | 1er do | 1887 | 50 00 | 12 | do | 600 00 |
| do | " | do | W. J. Slean | 5 juillet | 1855 | do | 2 do | 1888 | 50 00 | 12 | do | 600 00 |
| do | " | do | Jas. Richardson | 23 fév. | 1831 | Gardien | 3 sept. | 1888 | 46 50 | 12 | do | 558 00 |
| do | " | Bureau de poste | John Coulter | 28 juillet | 1846 | Mécanicien | 14 oct. | 1896 | 45 00 | 8 | do | 360 00 |
| do | " | do | John Graham | 16 mars | 1840 | Chauffeur | 16 do | 1896 | 45 00 | 6 | do | 270 00 |
| do | " | do | Geo. Letray | 20 mai | 1858 | do | 1er nov. | 1896 | 45 00 | 6 | do | 300 00 |
| do | " | Salle d'exercices | Richard Eyre | 11 oct. | 1849 | do | 25 mars | 1895 | 45 00 | 12 | do | 540 00 |
| do | " | do | Wm. Townley | 25 fév. | 1856 | do | 31 déc. | 1895 | 45 00 | 12 | do | 540 00 |
| Trenton | " | Edifice public | David Allan | 13 mai | 1841 | Gardien | 31 août | 1889 | 33 33 | 12 | do | 400 00 |
| Windsor | " | Bureau de poste | F. Parker | 6 août | 1833 | Mécanicien | 3 oct. | 1888 | 50 00 | 12 | do | 600 00 |
| do | " | do | W. Curtis | 6 mars | 1844 | Gardien | 9 nov. | 1890 | 33 33 | 12 | do | 400 00 |
| Walkerton | " | Edifice public | Andrew McLean | 4 nov. | 1825 | do | 20 juillet | 1891 | 33 33 | 12 | do | 400 00 |
| Brandon | Man. | do | John Fawcett | 11 mai | 1857 | do | 18 août | 1890 | 40 00 | 12 | do | 480 00 |
| Winnipeg | " | Bureau de poste | J. R. Alexander | 19 août | 1852 | Mécanicien | 1er juin | 1888 | 70 00 | 12 | do | 840 00 |
| do | " | do | Patrick Dillon | 17 mars | 1849 | Chauffeur | 1er janv. | 1889 | 45 00 | 6 | do | 270 00 |
| do | " | do | Jos. Coutu | 10 mai | 1843 | Prép. à l'ascenseur | 16 mars | 1887 | 45 00 | 12 | do | 540 00 |
| do | " | do | Jos. Gagnier | 11 avril | 1853 | Gardien | 7 juin | 1892 | 45 00 | 12 | do | 540 00 |
| Calgary | T.N.-O. | Edifice public | G. L. Fraser | 20 oct. | 1851 | do | 1er août | 1894 | 40 00 | 12 | do | 480 00 |
| do | " | Palais de justice | E. N. Brown | 8 mars | 1845 | do | 24 janv. | 1891 | 45 00 | 12 | do | 540 00 |
| Edmonton | " | Bur. des terres et d'enreg. | R. Wylie | 7 juillet | 1859 | do | 21 juin | 1894 | 33 33 | 12 | do | 400 00 |
| Lethbridge | " | Palais de justice et douane | Robert Sage | 15 oct. | 1849 | do | 26 août | 1894 | 35 00 | 12 | do | 420 00 |
| Moosomin | " | do | J. C. Jopp | 6 janv. | 1848 | Concierge | 29 avril | 1897 | 45 00 | 12 | do | 540 00 |
| Mâchoire-d'Orignal | " | do et douane | W. J. White | 21 juillet | 1865 | do | 13 déc. | 1895 | 33 33 | 12 | do | 400 00 |
| McLeod | " | do | John Ryan | 24 juin | 1827 | do | 1er nov. | 1893 | 14 58 | 12 | do | 175 00 |
| Prince-Albert | " | do et prison. | George D. Northgraves | 20 mai | 1838 | do | 14 juin | 1887 | 33 33 | 12 | do | 400 00 |
| do | " | Bur. des terres et d'enreg. | Geo. Cassie | 13 janv. | 1833 | do | 25 août | 1893 | 33 33 | 12 | do | 400 00 |
| Régina | " | Palais de justice et douane | P. McAra | 24 mars | 1840 | do | 1er do | 1889 | 45 00 | 12 | do | 540 00 |
| do | " | do | L. Rankin | 8 août | 1855 | Chauffeur | 20 oct. | 1896 | 40 00 | 12 | do | 480 00 |
| Wolseley | " | do | Chas. Taylor | 11 juin | 1844 | Concierge | 2 do | 1895 | 45 00 | 12 | do | 540 00 |
| Nanaïmo | C.-B. | Bureau de poste | J. Thompson | 2 sept. | 1836 | do | 1er mai | 1897 | 50 00 | 12 | do | 600 00 |
| New-Westminster | " | do | John McMurphy | 12 août | 1812 | do | 1er oct. | 1884 | 50 00 | 12 | do | 600 00 |
| Victoria | " | Edifice public | W. H. Bailey | 7 mai | 1865 | do | 1er juillet | 1894 | 50 00 | 12 | do | 600 00 |
| Vancouver | " | do | Atwell King | 6 avril | 1843 | do | 25 août | 1893 | 33 33 | 12 | do | 400 00 |

R. STECKEL.

ANNEXE Nº 10.

---

# LISTE DES EMPLOYÉS PRÉPOSÉS AUX BASSINS DE RADOUB

LE 30 JUIN 1897,

AVEC LA

DATE DE LEUR NOMINATION, LE CHIFFRE DE LEURS APPOINTEMENTS, ETC

# PRÉPOSÉS AUX BASSINS DE RADOUB.

ÉTAT donnant les noms, dates de nomination, appointements, etc., des préposés aux bassins de radoub, 30 juin 1897.

| Nom. | Date de la naissance. | Emploi. | Où employé. | Date de la nomination | Salaire. | Observations. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| *Bassin de radoub d'Esquimalt, Col.-Britannique.* | | | | | | |
| John Devereux | | Surintendant | Esquimalt | 17 sept. 1887 | $166 66 par mois | |
| A. C. Muir | | Mécanicien | do | 1er avril 1887 | 100 00 do | |
| J. W. Muir | | Sous-mécanicien | do | 11 janv. 1892 | 80 00 do | |
| A. D. Greeves | | Charpentier | do | 1er déc. 1887 | 80 00 do | |
| F. M. Jones | | Chauffeur | do | | 60 00 do | |
| E. Williams | | do | do | | 60 00 do | |
| John Stock | | Gardien | do | | 50 00 do | |
| *Bassin de radoub de Lévis.* | | | | | | |
| Ulric Valiquette | 30 juin 1856 | Surintendant | Lévis | 13 avril 1891 | 1,800 00 par année | Allocation annuelle de $200 pour loyer de maison. Première nomination, 9 mai 1873. |
| Wm. Macdougall | | | | | | |
| Napoléon Lemelin | | Ingénieur-mécanicien | do | 1er juin 1888 | 75 00 par mois | |
| Narcisse Lemelin | | Sous-ingén.-mécanicien | do | 1er do 1888 | 45 00 do | |
| | | Chauffeur | do | 1er do 1888 | 32 00 do | |
| | | Concierge et gardien | do | | | |
| *Bassin de radoub de Kingston.* | | | | | | |
| F. S. Rees | | Surintendant | Kingston | 1er avril 1897 | 1,000 00 par année | |
| Robert McLeod | | 1er mécanicien | do | 1er juillet 1892 | 75 00 par mois | |
| Wm. Geaghean | | Chauffeur | do | 1er do 1892 | 45 00 do | |
| C. Staley | | Gardien | do | 1er do 1892 | 45 00 do | |

R. STECKEL.

ANNEXE N° II.

---

# ÉTAT TABULAIRE

INDIQUANT LES DATES

# DE LA CLOTURE ET DE L'OUVERTURE DE LA NAVIGATION

AUX

## PRINCIPAUX PORTS DU CANADA

SUR LES BORDS DE LA MER, DU FLEUVE ET DU GOLFE SAINT-LAURENT ET DES GRANDS LACS

1896-97

ETAT donnant les dates de la clôture et de l'ouverture de la navigation aux ports ci-après mentionnés, au Canada, en 1896 et 1897

| Port. | Province. | Localité. | Date de la clôture 1896-97. | Date de l'ouverture 1897. | Observations. |
|---|---|---|---|---|---|
| Arichat, C.-B. | Nouvelle-Ecosse | Ile Madame | 12 fév. 1897. | 2 avr. | L'époque où la glace se forme dans ce port, assez forte pour mettre obstacle à la navigation, varie beaucoup. Rarement, cependant, la glace empêche les navires d'y entrer avant le 20 janvier, et généralement elle se brise et le havre est libre vers la fin de mars. |
| Bathurst | N.-Brunswick | Baie-des-Chaleurs | 21 nov. 1896. | 5 mai | Cette année la navigation s'est ouverte quelques jours plus tard que d'habitude, par suite de l'épaisseur extraordinaire des glaces et de la prédominence des vents d'est. |
| Belleville | Ontario | Lac Ontario | 30 do 1896. | 9 avril | |
| Campbellton | N.-Brunswick | Baie-des-Chaleurs | 28 do 1896. | 5 mai | Des bateaux à rames ont continué la traverse jusqu'au 30 nov. 1896. |
| Charlottetown | Ile du P.-E. | Golfe du Saint-Laurent | 23 déc. 1896. | 17 do | Le 9 janvier 1897 le *Stanley* de Pictou, N.-E., a brisé la glace dans le havre et en a remorqué le brigantin *Kathleen*. |
| Collingwood | Ontario | Baie Georgienne, lac Huron | 3 do 1896. | 13 do | Des navires auraient pu entrer dans ce port et en sortir à ces dates. |
| Gaspé | Québec | Golfe du Saint-Laurent | 4 janv. 1897. | 9 mai | |
| Georgetown | Ile du P.-E. | do | 4 fév. 1897. | 16 avril | |
| Goderich | Ontario | Lac Huron | 1er janv. 1897. | 20 mars | |
| Halifax | Nouvelle-Ecosse. | Océan Atlantique | ............ | ......... | Ce port n'est jamais fermé. |
| Kincardine | Ontario | Lac Huron | 15 janv. 1897. | 1er avril | Un hiver très doux. |
| Kingston | do | Lac Ontario | 22 déc. 1896. | 3 do | |
| Louisburg, C.-B. | Nouvelle-Ecosse | Océan Atlantique | ............ | ...... | Totalement libre de glace tout l'hiver, mais fermé pendant 3 ou 4 jours d'avril par les glaces du golfe. |
| Montréal | Québec | Fleuve Saint-Laurent | 19 déc. 1896. | 22 do | Le dernier steamer parti pour la mer en '96 a été le *Baltimore City*, le 23 nov. |
| Rustico-Nord | Ile du P.-E. | Golfe Saint-Laurent | 26 do 1896 | 15 do | Les époques d'ouverture et de clôture varient considérablement, quelquefois de 3 semaines. |
| Sydney-Nord, C.-B. | Nouvelle-Ecosse. | Océan Atlantique | 27 janv. 1897. | 22 do | La glace s'est formée plus tôt que d'habitude ; la glace en dérive n'était pas aussi épaisse et n'est pas restée aussi longtemps ; dans le havre la glace n'était pas aussi épaisse que les années précédentes. |
| Owen-Sound | Ontario | Baie Georgienne, lac Huron | 1re s. de mars. | 7 do | Pendant plusieurs années il n'y a pas eu assez de glaces pour empêcher un bat. à vap. en fer de faire des voy. rég. à la baie et à riv. d'Owen-Sound. |
| Percé | Québec | Golfe Saint-Laurent | 25 janv. 1897. | 1er do | Des steamers auraient pu venir au port vers le 25 mars, car la glace se brisa alors. |
| Pictou | Nouvelle-Ecosse. | do | 21 déc. 1896. | 16 do | Le 14 avril, il y avait encore un peu de glace flottante dans le havre, le remorq. à vap. *Eureka* fit voile pour Philadelphie, avec 2 ch. à sa rem. |
| Port-Arthur | Ontario | Lac Supérieur | 1er do 1896. | 19 do | Vers le 1er janvier, la glace a été brisée et chassée de la Baie du Tonnerre, mais elle s'est reformée vers la fin de janvier. |
| Port-Dover | do | Lac Erié | ............ | ...... | Les bateaux passeurs ont fait le service tout l'hiver entre ce port et— |
| Port-Hope | do | Lac Ontario | ............ | 2 do | Il ne s'est pas formé de glace dans le havre ; dernier bat. d'aut., 8 déc. '96. |
| Port-Stanley | do | Lac Erié | 17 déc. 1896. | 6 mars | Pas de gl. ép. de tout l'hiv. : le lac à peine gelé en dehors de l'ext. des jetées. |
| Québec | Québec | Fleuve Saint-Laurent | 15 do 1896. | 1er do | Les bateaux passeurs ont traversé à Lévis chaque jour tout l'hiver. |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Rimouski | do | Golfe Saint-Laurent | 26 nov. 1896. | 3 avril | |
| Sainte-Anne | Nouv.-Ecosse | Océan Altantique | 15 janv. 1897. | 28 do | Généralement la glace se forme ici entre le 15 et le 31 janvier, et ne reste jamais après la fin d'avril ; quelquef. elle s'en va au comm. d'av. |
| Saint-Jean | N.-Brunswick | Baie de Fundy | ............ | ......... | Dans ce port il ne se forme jam. assez de glace p. mettre obst. à la navig. |
| do | Québec. | Rivière Richelieu. | 1er déc. 1896. | 1er avril | Le *Richelieu* a fait son dernier voyage le 28 nov. 96, et son 1er le 10 avr. 97 |
| Saint-Pierre, C.-B. | Nouv. -Ecosse | Océan Atlantique | 20 janv. 1897. | 12 mars | Entre ces 2 dates la glace s'est brisée dans le port assez pour permettre à un navire de venir au quai du canal, canal Saint-Pierre et Islet ; port fermé à la navigation vers le 6 janvier 1897 et ouvert le 20 avril. |
| Sarnia | Ontario | Lac Huron | 25 déc. 1896. | 25 do | La navigation commence avec l'arrivée du premier steamer de Détroit et se termine avec le départ du dernier. Les passeurs, depuis plusieurs années, n'ont pas manqué une traversée en raison de la glace. L'hiver dernier il n'y a pas eu de glace. |
| Saut-Sainte-Marie | do | Lac Supérieur | 10 do 1896. | 17 avril | Les passeurs ont fait le service du Saut Ste-Marie, Michigan, jusqu'au 12 janv. '97 ; la glace s'est alors formée, et la débâcle eut lieu le 7 avr. |
| Shédiac | N.-Brunswick | Golfe Saint-Laurent | 16 do 1896. | 19 do | Le *Northumberland* a fait son premier voyage le 30 avril ; il n'a pas pu sortir plus tôt de Charlottetown ni entrer dans Summerside. Souvent le havre de Shédiac se ferme après quelques nuits consécutives de gros froid, puis il devient et reste libre pendant plusieurs semaines. En 1895 la navigation a pris fin le 10 déc. ; cependant, le jour de Noël, le havre était aussi libre de glace qu'en septembre. |
| Sorel | Québec | Rivière Richelieu | 3 do 1896. | 17 do | |
| Summerside | Ile du Pr.-Ed. | Golfe Saint-Laurent | 18 do 1896. | 24 do | A l'automne, la glace formée sur les battures de Miscouche est généralement poussée par les vents d'ouest à l'entrée du havre de Summerside qu'elle bloque entre Indian-Point et le côté opposé du port, et forme une barrière qui est la dernière à partir au printemps En se frayant un passage à travers cette bande de glace, le *Petrel* avaria son hélice en entrant dans le havre, avril 1897 ; mais avant d'arriver en cet endroit il n'avait rencontré aucun obstacle sérieux. |
| Sydney, C.-B. | Nouv.-Ecosse | Océan Atlantique. | 31 janv. 1897. | 20 do | Sydney-Nord fermé à la navigation pendant 3 m. environ. Hiver doux. |
| Tadoussac. | Québec | Fleuve Saint-Laurent. | 25 nov. 1896. | 1er do | Havre jamais fermé, car les petites embarcations traversent à l'embouchure du Saguenay tout l'hiver. Quelquefois les vents d'est obstruent le havre de glace isolée que les vents du nord chassent ensuite. |
| Trois-Rivières | do | do | 8 déc. 1896. | 91 do | |
| Toronto | Ontario | Lac Ontario | 22 do 1896. | 17 mars | Le premier navire arrivé fut le steamer *Lakeside*, le 24 mars 97 ; la 1re goélette fut la *Zebra*, le 27 du même mois. |
| Wiarton | do | Baie Georgienne, lac Huron | 15 janv. 1897. | 14 avril. | |
| Windsor | do | Rivière Détroit | ............ | ......... | La rivière Détroit est libre toute l'année durant, grâce au service quotidien des passeurs. |
| Winnipeg | Manitoba | Lac Winnipeg | 4 nov. 1896. | 14 avril | S'applique à la riv. Rouge et à la riv. Assiniboine seulement. |
| Comptoir de York | Territ. du N.-O. | Baie-d'Hudson | 17 oct. 1896. | 16 mai | L'eau basse et les nombreuses battures qui se trouvent au confluent de cette rivière (Nelson) empêchent la glace qui s'y forme de passer librement à la mer. La direction des courants et la rangée de la ligne côtière amènent une grande quantité de glaces du nord sur la côte d'ici ; c'est pourquoi on y voit presque toujours, du côté de la mer, de la glace jusqu'en juillet et pendant une partie de ce mois. |

CI-SUIVENT LES DATES AU COMPTOIR DE YORK POUR LES ANNÉES 1894-95 ET 1895-96.

| Ports. | Province. | Localité. | Date de la clôture 1896-97. | Date de l'ouverture 1897. | Observations. |
|---|---|---|---|---|---|
| Comptoir de York... | Ter. du N.-O.... | Baie-d'Hudson........ .... | 5 nov. 1894. | — juin 95. | Au confluent de la rivière, dans la baie, la glace reste généralement un mois après que la rivière en est délivrée. |
| dc ... | do .... | do ..... ........ | 18 oct. 1895. | 15 mai 96. | La glace de la rivière s'est rompue le 9 mai, après un printemps très tardif, suivi d'un dégel soudain de 24 heures. Tout le pays fut inondé ; dans plusieurs maisons il y avait jusqu'à 4 pieds d'eau. La rivière s'est frayé un passage à travers les terres jusqu'à la rivière Nelson, à un mille de l'embouchure, emportant avec elle des glaces dont une grande partie échoua à terre et y resta pendant plus d'un mois. |

ANNEXE No 12.

---

# RAPPORT SUR LES LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT,

POUR

## L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1897.

BUREAU DU SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE,
OTTAWA, 20 décembre 1897.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur le service télégraphique de l'Etat pendant les douze mois terminés le 30 juin 1897.

Le rapport est précédé d'une liste (faite jusqu'à date) des lignes terrestres et sous-marines en activité, avec des données sur leur longueur, l'année de leur construction, le nombre des bureaux présentement établis, et une estimation des résultats obtenus.

Au rapport sont annexés les tableaux ordinaires faisant connaître les bureaux, les télégraphistes, etc., des différents districts, ainsi que le tarif des messages.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. H. KEELEY,
*Surintendant général.*

## SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE LÉTAT.

| Situation des lignes. | Localités raccordées. | Année. | Longueur. Lignes de terre. | Longueur. Câbles. | Longueur. *Total. | Nombre de bureaux | Moy'ne annuelle de messages envoyés. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Milles. | Nœuds. | | | |
| Terreneuve | Port-au-Basque—Cap-Ray | 1883 | 14 | | 14 | 2 | |
| Nouv.-Ecosse | Sydney-Nord — Meat Cove (avec lignes de cointures) | 1880-95 | 156¼ | | | | |
| do | A traver le chenal Bras-d'Or | 1880 | | ½ | | | |
| do | do havre de Ste-Anne | 1887 | | ¼ | 157¼ | 13 | 5,700 |
| do | do do d'Ingonish | 1887 | | ¼ | | | |
| do | Meat-Cove—Ile Saint-Paul | 1890 | | 20 | | | |
| do | Sur l'île Saint-Paul | 1890 | 3 | | 23 | 2 | 50 |
| do | Mabou—Chéticamp | 1887 | 63 | | 63 | 7 | 2,000 |
| do | Barrington—Cap-Sable | 1883 | 16 | | | | |
| do | A travers le chenal Bear-Point | 1883 | | 1½ | 17¾ | 3 | 450 |
| do | do do du phare | 1883 | | ¼ | | | |
| N.-Brunswick | Chatham—Escuminac | 1885 | 42 | | 42 | 5 | 750 |
| do | *Réseau de Baie de Fundy :* | | | | | | |
| do | Eastport—Campobello | 1880 | | 1¾ | | | |
| do | Sur la terre ferme d'Eastport | 1880 | ½ | | | | |
| do | Sur l'île Campobello | 1880 | 7½ | | | | |
| do | Campobello—Grand-Manan | 1880 | | 7¼ | | | |
| do | Sur l'île Grand-Manan | 1880 | 25¼ | | | | |
| do | Grand Manan — Ile Cheney | 1890 | | ½ | 44¼ | 8 | 600 |
| do | Sur l'île Cheney | 1890 | ¾ | | | | |
| do | Ile Cheney — Ile Whitehead | 1890 | | ¾ | | | |
| Québec | Baie-SaintPaul—Chicoutimi | 1881 | 92 | | 92 | 6 | |
| do | Malbaie—Pointe-aux-Esquimaux | 1881-87 | 456¾ | | | | |
| do | A travers la rivière Saguenay | 1883 | | 1¼ | 496 | 35 | 18,400 |
| do | Bersimis à Manicouagan | 1883 | | 12 | | | |
| do | Manicouagan à Godbout | 1883 | | 26 | | | |
| do | *Réseau de la quarantaine :* | | | | | | |
| do | Québec—L'Ange-Gardien | 1885 | 13 | | | | |
| do | L'Ange-Gardien — Ile d'Orléans | 1885 | | ¾ | | | |
| do | Sur l'île d'Orléans | 1885 | 29¼ | | | | |
| do | Ile d'Orléans—Ile Réaux | 1889 | | 2 | 52¾ | 7 | 3,400 |
| do | Sur l'île Réaux | 1889 | 2½ | | | | |
| do | Ile Réaux—Grosse-Isle | 1889 | | 2 | | | |
| do | Sur la Grosse-Ile (en totalité) | 1885-94 | 3¼ | | | | |
| do | *Réseau d'Anticosti :* | | | | | | |
| do | Gaspé—L'Anse à Fougère | 1881 | 28 | | | | |
| do | L'Anse à Fougère—Anticosti | 1881 | | 44¼ | 316½ | 10 | 500 |
| do | Sur l'île d'Anticosti | 1881-90 | 223¼ | | | | |
| do | Anticosti—L.-Pointe, Mingan | 1890 | | 21 | | | |
| do | Meat-Cove (C.B.)—Iles de la Madeleine | 1880 | | 55 | 138½ | 9 | 500 |
| do | Sur les îles de la Madeleine | 1881 | 83 | ½ | | | |
| Ontario | *Réseau de l'île Pelée :* | | | | | | |
| do | Leamington—Pointe-Pelée | 1889 | 12 | | | | |
| do | Pointe-Pelée—Ile Pelée | 1889 | | 8¾ | 32¾ | 7 | 500 |
| do | Sur l'île Pelée | 1889 | 12 | | | | |
| Nord-Ouest | Qu'Appelle—Edmonton et Saint-Albert | 1883-87 | 607½ | | 607½ | 15 | 4,200 |
| do | Mâch. d'Orignal—Mont.-de-Bois | 1885 | 90½ | | 90½ | 2 | 250 |
| C.-Britannique | Ashcroft—Barkerville | 1878-87 | 276½ | | 276½ | 8 | 2,000 |
| do | Victoria—Cap-Beale | 1891 | 118 | | 118 | 7 | 250 |
| do | Nanaïmo—Comox et Alberni | 1893-95 | 110½ | | 110½ | 8 | 2,500 |
| do | Ashcroft—Lillooet | 1896 | 62 | | 62 | 1 | 500 |
| | Total | | 2,548¼ | 206½ | 2,754¾ | 155 | 42,550 |

*Afin de totaliser plus facilement, les nœuds de câble sont considérés comme milles statutaires.

## RAPPORT SUR LE SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT.

A quelques exceptions près, les lignes de terre et les câbles ont été en bon état de fonctionnement toute l'année. Je fais connaître plus bas, en détail, les renouvellements et les réparations qui ont été jugés nécessaires. Les lignes qui ne seront pas l'objet d'une mention particulière sont celles qui n'ont pas subi d'interruption et qui ont bien fonctionné.

### TERRENEUVE.

La ligne entre Port-au-Basque et le Cap-Ray continue d'être exploitée suivant la convention conclue avec la Compagnie de télégraphe Anglo-Américaine. L'état des dépenses et des recettes de cette ligne, ainsi que de toutes les autres lignes, se trouve dans un tableau annexé au présent rapport.

### PROVINCES MARITIMES.

*Ligne Mabou-Chéticamp.*—Pour l'amélioration permanente (dont il a été question l'année dernière) de cette ligne entre Margaree et Chéticamp, on a fait venir de la Baie des Chaleurs 450 poteaux de cèdre qui sont employés cette année à remplacer les vieux.

Le bureau de Margaree-Harbour, qui était sous la direction de M. J. P. McFarlane depuis mai 1896, a été transféré de la poste le 20 octobre suivant et placé sous les soins de M. H. K. McLean, agent télégraphiste.

*Ligne Cascapédia.*—Au mois de mai 1897, la ligne de téléphone qui fonctionnait autrefois entre Stanley-House et le bureau de télégraphe de New-Richmond, a été rétablie et mise en ordre pour l'usage du Gouverneur général.

*Ligne Barrington—Cap-Sable.*—On s'occupe d'une requête de la compagnie de téléphone Barrington demandant que cette ligne lui soit transférée pour faire partie de son réseau. Il n'y a pas de doute que la ligne sera utile si elle est exploitée de cette façon.

*Baie de Fundy.*—Le réseau téléphonique entre Grand-Harbour et les îles Ross, Cheney et Whitehead, est devenu inefficace au commencement d'octobre. La défectuosité était difficile à découvrir; on jugea qu'elle se trouvait dans la section des câbles, et le *Newfield*, qui faisait alors le service des câbles, visita la localité dans le but d'exécuter des réparations. Examen fait, les câbles (posés en 1890) furent trouvés en excellente condition; la rupture était due à des défauts de l'instrument. Le réseau reçut des réparations générales et fut remis en bon ordre le 29 octobre 1896.

Le câble entre Grand-Manan et Campobello devint inefficace le 27 février 1897. Les services du *Newfield* furent mis à contribution dès que la chose fut possible, et les réparations furent exécutées le 18 juin. Il fut constaté que l'interruption avait été causée par les débris d'un naufrage qui avaient écrasé l'extrémité du câble près de la grève à Liberty-Cove, Campobello.

A Flagg's-Cove, bureau du surintendant de la division, un télégraphiste résident a été nommé de nouveau, les exigences du service ayant démontré qu'un aide était indispensable.

Le bureau de Southern-Head (phare), qui avait été fermé au mois de novembre 1889 après le départ du télégraphiste, fut ouvert de nouveau, comme station de téléphone, le 24 avril 1897. Il est opéré de Seal-Cove et fait partie du réseau de Grand-Manan, comme autrefois.

### FLEUVE ET GOLFE SAINT-LAURENT.

*Lignes de l'île Anticosti.*—Ainsi que mentionné dans le rapport de l'année dernière, le câble entre Anticosti et Longue-Pointe (Mingan) cessa de fonctionner le 28 décembre 1895. Néanmoins, les communications avec Anticosti continuèrent au

moyen de l'autre câble, de Gaspé à la pointe sud-ouest, en sorte que les services du *Newfield* ne furent pas spécialement demandés avant qu'il pût être sans inconvénient envoyé aux réparations. Celles-ci furent commencées et terminées en septembre 1896, et le 30 de ce mois, la communication entre Anticosti et Longue-Pointe était rétablie. Après avoir relevé le câble, on constata qu'il était en mauvaise condition au large des deux côtes ; les fils blindés étaient corrodés, et le noyau s'était détaché à environ 3½ milles au large de Longue-Pointe, ainsi qu'en eau profonde à 1¼ mille au large de la côte d'Anticosti. En exécutant les réparations, les parties gâtées de câble voisines de ces ruptures furent coupées et remplacées par des neuves; en tout, il y fut employé ⅝ de nœud de câble neuf. La longueur totale resta la même.

Le bureau de rivière Becscie, fermé en mai 1896, fut réouvert le 1er novembre suivant, avec Geo. Cabot en qualité d'agent télégraphiste.

*Iles de la Madeleine.*—Vers le milieu du mois d'août 1896 le câble entre Old-Harry et la terre ferme manifesta des signes évidents qu'une défectuosité était survenue quelque part ; et bien que faisant eau depuis ce temps il a continué à fonctionner aisément et d'une manière satisfaisante. Cependant, craignant qu'il se produisît une rupture qui pourrait être facilement réparée si la défectuosité se trouvait près des côtes, le *Newfield* y fut envoyé après avoir réparé le câble Anticosti-Longue-Pointe en septembre 1896, pour savoir à quoi s'en tenir. Les épreuves faites à l'électricité révélèrent une fissure passablement développée vers les îles dans une eau assez profonde. Comme l'ancre d'un navire ne pouvait pas avoir causé cette avarie en un tel endroit, on en conclut ou que l'épreuve donnerait la résultante de deux ou plusieurs défauts, ou que la défectuosité réelle était due à la détérioration de l'isoloir en cet endroit particulier. Dans l'un comme dans l'autre cas, le câble pouvait continuer à fonctionner pendant longtemps, et, comme la saison était alors trop avancée pour permettre toute tentative de remède, les opérations furent remises à plus tard.

NOTE.—Au cours de la présente saison, après avoir fait au câble de Saint-Paul quelques réparations dont il est question plus bas, on essaya d'enlever la fissure qui existait au câble des îles de la Madeleine ; mais après avoir travaillé vainement pendant plusieurs jours avec le grappin, il fut décidé que quand même l'on parviendrait à atteindre le câble, on risquerait de le perdre en le levant, à cause de la profondeur à laquelle il avait apparemment été posé dans un lit de sable. En conséquence, et comme il n'y avait pas une longueur très considérable de câble à bord, la tentative d'enlever la fissure fut définitivement abandonnée afin d'éviter une interruption des communications. S'il avait été possible de recouvrer le câble, il aurait été utile d'enlever la fissure, car c'est un défaut toujours dangereux.

*Ile de la Meule.*—Au mois de mai dernier ('97), en réponse à une réquisition, un bureau fut réouvert au quai de Leslie. Le bureau qui existait déjà aux environs, dans la maison du surintendant du district, est continué pour la commodité du service, et il est désigné sous le nom de Meule-Ouest (*Grindstone Ouest*).

*Ligne de l'île Saint-Paul.*—Le câble qui reliait l'île à la terre ferme, à Meat-Cove, C.-B., céda le 10 décembre 1896. La communication fut rétablie, le 30 juin 1897, par le *Newfield* qui fit les réparations nécessaires. On constata que le câble avait été usé par le frottement sur le fond rocheux, près de la côte de Meat-Cove. Cette réparation exécutée, on découvrit une fissure près de l'île Saint-Paul. A un demi-mille au large on trouva le câble endommagé, probablement par la glace ; l'armure extérieure du bout de terre avait disparu, l'armure intérieure était dérangé, et le noyau écrasé. Ici on posa une nouvelle longueur de 150 pieds de câble.

*Lignes de la côte nord.*—Le bureau de transmission autrefois établi à Manicouagan fut transféré à Bersimis au mois de septembre 1896 ; et pour les besoins de la localité un bureau fut établi, le 1er décembre 1896, à la Pointe-aux-Outardes, 12 milles à l'ouest de l'emplacement isolé de l'ancien bureau sur la péninsule de Manicouagan. M. H. Tremblay en est l'agent-télégraphiste.

A Sault-au-Cochon le bureau fut fermé en septembre 1896 parce que l'agent-télégraphiste avait donné sa démission et qu'il n'y avait plus d'affaires, et le réparateur fut transféré à Port-Neuf.

A Saint-Etienne le bureau fut fermé pour l'hiver le 14 novembre, par suite de la retraite temporaire du télégraphiste. Il fut réouvert en mars 1897.

A la Longue-Pointe de Mingan, point de transmission pour le câble d'Anticosti, M. A Maloney prit charge du bureau en qualité d'agent-télégraphiste le 21 septembre 1896, en remplacement de M. E. Vibert, décédé.

*Reconstruction.*—Un examen ayant fait voir qu'un grand nombre de poteaux de sapin employés dans la première construction de la ligne étaient pourris, des crédits furent votés pendant la dernière session pour les remplacer dans le cours de la présente saison, et les travaux de renouvellements se poursuivent actuellement sur la section comprise entre les Sept-Iles et la Pointe-aux-Esquimaux. L'année prochaine on en fera autant sur la section ouest, des Sept-Iles à Pentecôte. La ligne, à l'ouest de Pentecôte, a été construite avec des poteaux de cèdre et est en excellent ordre. La ligne entière a été tenue en bonne condition toute l'année.

NOTE.—Le prolongement de la ligne de la côte nord au delà de la Pointe-aux-Esquimaux vers Belle-Ile, pour lequel il avait été pourvu durant la dernière session, est en cours de construction à l'entreprise par M. L. P. Decourval. Les travaux atteignirent la Baie-de-la-Piastre, 45 milles en aval de la Pointe-aux-Esquimaux, au commencement de juillet ; et au mois d'octobre ils étaient poussés à 43 milles plus bas, 12 milles à l'ouest de Petit Natashquan. Des bureaux furent ouverts à Baie-de-la-Piastre le 1er septembre 1897, avec Melle M. Tanguay comme agent-télégraphiste, et à Aguanus, 37 milles en aval de Baie-de-la-Piastre, le 20 octoble, avec Mlle Laura Cummings comme agent-télégraphiste. On se propose de continuer le prolongement l'année prochaine.

*Ligne de la Quarantaine.*—Au mois de juillet 1896, le câble entre l'Ile Reaux et la Grosse-Ile donna signe d'un dérangement qui le rendait partiellement défectueux. Examen fait, on constata qu'il avait été broyé par la glace en plusieurs endroits aux deux bouts près de terre ; chaque partie avariée portait des marques d'une détérioration qui équivalait, dans l'ensemble, à une rupture complète du câble. En utilisant quelques parties saines du même type de câble qui furent prises au large des côtes de Saint-François et de l'île Reaux (lorsque les deux longueurs de 600 pieds du type spécial furent installées), le raccordement fut opéré le 27 juillet 1896. Plus tard, le 27 mars 1897, se produisit une autre interruption partielle du circuit; après examen, on constata qu'elle était due à un autre écrasement que la même section de câble avait éprouvé immédiatement au-dessous de la marque des basses eaux à l'île Reaux. La partie avariée fut coupée par le réparateur, et le 25 avril la ligne était remise en ordre.

*Lignes nouvelles.*—Avec les crédits votés durant la dernière session, les deux nouvelles lignes suivantes sont en cours de construction :

*De l'Ile-aux-Coudres à la terre ferme (comté de Charlevoix).*—Comprenant 11 milles de ligne sur l'île et 1¾ nœud de câble atterrant aux Eboulements, avec, en tout, 6 stations de téléphone dans le circuit. Des arrangements ont été faits avec M. H. Lemieux pour la construction de cette ligne en rapport avec un réseau téléphonique sur la terme ferme.

*De Saint-Alexis à l'Anse Saint-Jean (comté de Chicoutimi).*—Comprenant quelque 40 milles de ligne terrestre. Des poteaux en cèdre, pour cette ligne, sont fournis par MM. J. N. Savard, de Saint-Alexis, et Hilas Tremblay, de l'Anse Saint-Jean. Les travaux de construction sont exécutés à l'entreprise par M. A. Boivin, de Chicoutimi.

ONTARIO

Le câble de l'île Pelée, qui avait été réparé au mois de mai 1896, resta en bon ordre jusqu'au mois de mai 1897, alors que des interruptions intermittentes rendirent souvent très difficile le fonctionnement du circuit. Des recherches firent constater que ces interruptions étaient le résultat d'une rupture du conducteur qui avait évidemment été soumis à une forte pression tout près du débarcadère de la Pointe Pelée. La section avariée fut coupée, et une communication sûre fut rétablie le 3 juin.

Le nouvel appareil mentionné dans le rapport de l'année dernière, et qui fonctionne d'après le plan Bridging-Bell, fut installé le 14 septembre 1896 ; on dit qu'il

constitue une amélioration remarquable, et les bureaux établis sur l'île peuvent maintenant communiquer avec les villes voisines par l'échange-Leamington. Une conversation facile a eu lieu entre South-Port, le bureau le plus éloigné sur l'île, et Détroit.

NOTE.—Le câble additionnel nécessaire pour effectuer les nouvelles améliorations que mentionnait le rapport de l'année dernière a été importé dans le cours de la présente saison ; mais les opérations qui occupent le personnel ailleurs ont fait remettre à une autre année la réparation générale du câble principal.

### NORD-OUEST.

*Ligne de Fort-Macleod.*—La section Dunmore-Lethbridge (107 milles) de cette ligne, qui était toute affermée depuis plusieurs années, a été vendue à la Compagnie de chemin de fer et de houille d'Alberta, en juillet 1896 ; et la section Lethbridge-Fort-Macleod (29 milles) a été passée aux mains de la police du Nord-Ouest et équipée pour être employée comme téléphone dans l'intérêt de ce service.

*Station Qu'Appelle.*—Au mois de novembre 1896, l'agent spécial qui avait charge de cette station, M. E. W. Warner, donna sa démission, et nous fîmes avec la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique un arrangement en vertu duquel son successeur au service du chemin de fer devint agent des lignes de la compagnie et de l'Etat, avec appointements partagés, comme à Saskatoon et Edmonton.

*Fort-Pitt.*—Au mois de mars 1897, M. J. F. Lake, agent-télégraphiste, démissionna et fut remplacé par M. Diodore Noël.

### COLOMBIE-BRITANNIQUE.

*Ligne Victoria-Cap Beale.*—La situation mentionnée dans le rapport de l'année dernière n'a pas changé. On recueille en ce moment des renseignements pour savoir s'il ne serait pas possible d'ouvrir une route accessible durant toute l'année afin d'établir une ligne alternative *viâ* Alberni.

NOTE.—Dans le but de faire les réparations avec plus d'expédition, un bureau de vérification a été ouvert à la mission, 5 milles à l'ouest de Carmanah, en septembre 1897.

*Ligne Barkerville.*—Cette ligne n'a nécessité que les réparations générales ordinaires dans le cours du dernier exercice.

*150 Mile-House.*—M. W. Jamieson, l'agent-télégraphiste à Ashcroft, a été remplacé par M. S. T. Hall, en novembre 1896.

*134 Mile-House.*—Un bureau de vérification est installé ici ; toutes les affaires qui s'y font sont notées à 150 Mile-House.

### LE SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE EN GÉNÉRAL.

Pour le fonctionnement plus commode et plus expéditif du service, un dépôt de fournitures a été établi à Québec dans une partie de l'édifice occupé par le ministère de la marine et des pêcheries ; de cette façon il sera facile, en ayant sous la main toutes choses nécessaires, de répondre immédiatement aux demandes de réparations, ce qui était impossible avec le système des achats individuels.

RECETTES ET DÉPENSES.

On trouvera au tableau qui suit l'état des recettes et des dépenses de chacune des lignes des divers districts dont il a été précédemment question :—

| — | Dépenses. | Recettes. | Observations. |
|---|---|---|---|
| | $ c. | $ c. | |
| Golfe Saint-Laurent et provinces maritimes— | | | Les messages du service des signaux, les messages et les rapports du service météorologique et les bulletins des pêcheries sont transmis gratuitement. |
| Anticosti, lignes de l'île d'........ | 2,244 48 | 862 81 | |
| Baie de Fundy, lignes de la........ | 1,316 00 | 592 14 | |
| Cap-Ray do du........ | 250 00 | .... .... | |
| Cap-Sable do du........ | 294 46 | 12 13 | |
| Chéticamp do de........ | 1,077 81 | 435 44 | |
| Escuminac do d'........ | 551 09 | 145 84 | |
| Agence de la Pointe Basse........ | 50 00 | ........ | |
| Iles de la Madeleine, lignes des........ | 2,269 21 | 567 80 | |
| Meat-Cove, ligne de (y compris l'île Saint-Paul)........ | 1,979 54 | 989 60 | |
| Côte Nord du Saint-Laurent (à l'est de Bersimis)........ | 5,408 45 | 971 24 | |
| do do (à l'ouest de Bersimis)........ | 4,627 97 | 1,023 32 | |
| Quarantaine, ligne de la........ | 851 28 | 299 98 | |
| Navire *Newfield*, renouvellement de l'outillage........ | 1,808 74 | ........ | |
| Subsides, papet., matériel de ligne et de bur. et dépenses imprév., imputables sur le crédit des lignes du golfe. | 893 78 | ........ | |
| | 23,622 81 | 5,900 30 | |
| Ontario, ligne de l'île Pelée........ | 354 92 | 143 25 | |
| Lignes télégraphiques du Nord-Ouest........ | 15,092 87 | 1,961 63 | |
| Colombie-Britannique, Comox (y compris la ligne d'Alberni) | 3,779 04 | 1,366 74 | |
| *Ligne de Barkerville........ | 2,094 49 | ........ | |
| *Ligne de Cap-Beale........ | 3,782 76 | ........ | |
| | 48,726 89 | ........ | |
| Service télégraphique en général (y compris $44.89 pour la ligne de Cascapédia)........ | 1,723 65 | ........ | |
| Total........ | 50,450 54 | 9,371 92 | |

* La Compagnie du C.C.P., qui exploite ces deux lignes retient les recettes, et l'Etat lui rembourse le surplus des dépenses.

## TABLEAUX ANNEXÉS.

Les états tabulaires des lignes et des bureaux, du personnel, etc., annexés à ce rapport contiennent toutes les additions et les changements faits jusqu'au 30 juin dernier.

D. H. KEELEY,
*Surintendant général.*

OTTAWA, 20 décembre 1897.

# SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT.

## RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE TERRENEUVE.

| Numéro. | Stations. | Distances intermédiaires. | Télégraphistes. | Appointements annuels. | Date de la nomination. | Mémoire. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Milles. | | $ c. | | |
| | Port-au-Basque...... ........ | 0 | ...... ....... ...... | 50 00 ou com'n.. | ............ | N.B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année. |
| 2 | Cap-Ray, phare de... ... ... | 14 | ......... .... ........ | 50 00 do .. | . . .......... | |
| | Totaux. ........ .... | 14 | | 100 00 do .. | | |

N.B.—La ligne courte ci-dessus est construite en raccordement avec le service des signaux, et se relie à Port-au-Basque avec la ligne de terre de la compagnie de télégraphe Anglo-Américaine.

## RÉSEAU TELÉGRAPHIQUE D'ANTICOSTI.

### SERVICE DE L'ILE D'ANTICOSTI.

| Numéro. | Stations. | Distances intermédiaires. | Agents et télégraphistes. | Appointements annuels. | Date de la nomination. | Mémoire. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Milles. | | $ c. | | |
| 1 | *Baie-du-Renard | 0 | J. Stubbert | 50 00 ou com'n | 1er nov. 1888. | La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année. * Une allocation spéciale de $50 par année pour l'entretien du bureau a été ajoutée à la commission pour les bureaux marqués * depuis septembre 1887. |
| 2 | Phare de la Pointe-Heath | 23 | T. Gagné | 50 00 do | 20 juillet 1881. | |
| 3 | Phare de la Pointe-Sud | 32½ | A. Nadeau | 50 00 do | 1er oct. 1888. | |
| 4 | *Crique à la Chaloupe | 17½ | B. Bradley | 50 00 do | 7 juillet 1881. | |
| 5 | Lac Salé | 52½ | Z. Beaudin, réparateur | 365 00 do | 6 mai 1896. | Réparateur général. Plus $1 par jour, lorsque absent en activité. |
| | | | A. Beaudin, télégrap. | 50 00 do | 12 do 1896. | |
| 6 | Phare de la Pointe Sud-Ouest | 15 | Mlle G. Pope | 420 00 do | 18 oct. 1880 | Télégraphiste en chef depuis le 1er août 1882. |
| | | | H. Pope, D. Supt | 200 00 do | 21 juillet 1893. | Plus $1 par jour, lorsque absent. |
| 7 | Rivière Jupiter | 7 | | 50 00 do | | |
| 8 | Rivière à la Loutre | 17½ | | 50 00 do | | |
| 9 | *Rivière Becscie | 22 | Geo. Cabot | 50 00 do | 1er nov. 1896. | |
| 10 | Cap de l'Aigle (Baie Ellis) | 10 | | 50 00 do | | |
| 11 | Phare de la Pointe-Ouest | 9 | A. Malouin | 50 00 do | 1er août 1881. | |
| 12 | Baie des Anglais | 3 | F. Cabot | 120 00 et comm. | 1er juill. 1882. | Jusqu'en juillet 1896. Les appointements étaient de $50 avec allocation spéciale pour entretien. |
| 13 | Baie Méchastic | 14¼ | | | | |
| | Totaux | 223¼ | | 1,605 00 | | |

La pointe Sud-Ouest se raccorde à l'Anse-à-Fougère, Gaspé, par un câble de 44¼ nœuds ; et de la Baie Méchastic le raccordement est fait avec Longue-Pointe de Mingan par un câble de 21 nœuds.

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | L'Anse-à-Fougère | | N. Bernier | 17 00 | | Indemnité spéciale pour le terminus du câble. Station de vérification seulement. |
| 2 | Basin de Gaspé | 28 | J. J. Annett | 240 00 | 16 oct. 1881. | Bureau de raccordement. Raccordement avec le réseau télégraphique G.N.-O. |
| | | 28 | | 257 00 | | |

## SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT.—*Suite.*

### RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DES ILES DE LA MADELEINE.

#### SECTION DES ILES DE LA MADELEINE.

| Numéro. | Stations. | Distances Intermédiaires. | Agents et télégraphistes. | Appointements annuels. | Date de la nomination. | Mémoire. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Milles. | | $ c. | | |
| 1 | Amherst | 0 | Mlle J. Shea | 50 00 ou comm. | 1er oct. 1882 | La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues et envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année. |
| 2 | Phare d'Amherst | 9 | Wm. Cormier | 50 00 do | 11 juin 1881 | |
| 3 | Village de l'Etang-du-Nord | 15 | P. Pelletier, prép. à la l. | 400 00 do | 1er déc. 1881 | Plus $20 par année pour loyer. |
| | | | Mme A. Binet | 50 00 do | do | |
| 4 | Phare de l'Etang-du-Nord | 1 | N. Arsenault | 50 00 do | 1er sept. 1891 | Ligne de ceinture à 2 fils. |
| 5 | Ile à la Meule | 5 | W. Leslie | 25 p. 100 de com'n. | 20 mai 1897 | |
| 6 | Grindstone-West | ... | A. LeBourdais, s.-sur. | 600 00 | 17 août 1880 | Plus $1 par jour lorsqu'absent en activité. |
| | | | M'l. E. LeBourdais, tél. | 50 00 | 15 sept. 1893 | |
| 7 | Hav.-aux-Maisons (câb. d'½ n.) | 3 | P. L. Joncas | 50 00 ou com'n. | 1er juin 1888 | |
| 8 | Ile-aux-Loups | 28½ | ... | ... | ... | |
| 9 | Grosse-Ile | 11 | N. Clark | 200 00 et comm'n | 1er juin 1888 | |
| 10 | Grande-Entrée | 11 | Mme F. Aikins | 50 00 ou do | 18 févier 1882 | |
| | Totaux | 83½ | | 1,550 00 | | |

# RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DES ILES DE LA MADELEINE.

## SECTION DE CAP-BRETON.

| Numéro. | Stations. | Distances intermédiaires. | Agents et télégraphistes. | Appointements annuels. | Date de la nomination. | Mémoire. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Milles. | | $ c. | | |
| 1 | Meat-Cove (station de câble) .. | 0 | A. B. McDonald ....... | 500 00 | 7 nov. 1880 | La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année. |
| 2 | Baie d'Aspy .................. | $10\frac{1}{2}$ | I. Y. Nichols......... .. | 50 00 ou com'n. | 1er juill. 1894 | |
| 3 | Pointe-Blanche ($7\frac{1}{4}$ m. ceint.) .. | $14\frac{3}{4}$ | ...................... | 50 00 do | ..... ....... | Fermé en novembre 1895. |
| 4 | Havre de Neil { mi-chemin ....<br>ligne de ceint.. | $14\frac{3}{4}$<br>$1\frac{3}{4}$ | M. McLeod............ | 50 00 do | 1er avril 1887 | |
| 5 | Baie d'Ingonish-nord.......... | 9 | J. M. Burke........... | 50 00 do | 1er do 1882 | |
| 6 | Ingonish-sud.................. | $10\frac{1}{2}$ | F. C. Brewer..... .... | 50 00 do | 1er août 1891 | |
| 7 | Riv.-aux-Français (cable $\frac{1}{4}$ n'd). | 23 | John McDonald......... | 50 00 do | 1er avril 1889 | |
| 8 | Englishtown (cable $\frac{1}{4}$ nord) ... | 11 | W. Bingham (agent) ....<br>W. J. McRitchie (rep'r). | 50 00 do<br>400 00 do | 19 juill. 1882<br>1er mai 1894 | |
| 9 | Anse-Sud de Ste-Anne (ceint.).. | 5 | Mlle T. Morrison....... | 50 00 do | 1er déc. 1891 | |
| 10 | Baddeck (ceinture) ...... ... . | 13 | D. Dunlop ............ | 50 00 do | 1er janv. 1892 | |
| — | Englishtown (ceint.)..... .... | 18 | .... ..... ...... ..... | .... ............... | .. .... .... | La ligne de ceinture allant à Baddeck part d'Englishtown et y retourne. |
| 11 | Port-Bevis ($2\frac{1}{2}$ milles, détaché de la ligne de Baddeck). | 5 | ........ .. ............ | Commission seul.. | ........ ..... | La construction de cette ligne a été terminée en juin 1895. |
| 12 | Anse Kelley (Campbellton-N.). | 6 | Mlle M. Campbell ...... | 50 00 ou com'n. | 1er avril 1885 | |
| 13 | Grand Bras-d'Or (câble $\frac{1}{2}$ n'd).. | $2\frac{1}{2}$ | Mme E. Livingston..... | 50 00 do | 1er janv. 1889 | |
| 14 | Sydney-Nord ............ .... | $12\frac{1}{2}$ | W. U. Tel. Co ......... | Commission seul.. | ............. | La commission est de 50 pour 100 sur les dépêches locales et de 25 pour 100 sur les dépêches de plein parcours ; elle couvre la surveillance de la ligne et un bureau à Sydney-Nord. |
| | Totaux ..... ....... | $157\frac{1}{4}$ | | 1,450 00 | | |

La station de Meat-Cove se raccorde avec le réseau des îles de la Madeleine par un câble à Old Harry Head, 55 nœuds, et avec l'ile Saint-Paul par un câble de 20 nœuds. On se sert de téléphones sur ces lignes.

# SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

## RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

### SECTION DE CAP-SABLE.

| Numéro. | Sections. | Distances intermédiaires. | Agents et télégraphistes. | Appointements par année. | Date de la nomination. | Mémoire. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Milles. | | $ cts. | | |
| 1 | Barrington ..... ............ | 0 | Agent, Cie de tél. W. U. | 50 00 ou com'n. | 18 déc. 1883. | La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année. |
| 2 | Newellton (y compris $1\frac{1}{2}$ mille de câble) ...... ........ ... | 11 | Mlle E. A. Smith ...... | 50 00 do .. | 1er avril 1889.. | |
| 3 | Phare de l'île de Cap-Sable (y compris $1\frac{1}{4}$ mille de câble).... | $6\frac{3}{4}$ | I. K. Doane .... ...... | 50 00 do .. | 18 déc. 1883.. | |
| | Totaux ............... | $17\frac{3}{4}$ | | 150 00 | | |

### SECTION DE LA COTE DE L'EST.

N.B.—Il a été construit en 1881, en raccordement avec le service des signaux, une ligne de terre de 208 milles de longueur, entre Canso et Halifax, pour un bonus de $16,000, et cette ligne est maintenant exploitée et entretenue par la compagnie de télégraphe *Western Union*, sans autres frais à la charge de l'Etat.

## SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

### RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE MABOU-CHÉTICAMP, C.-B.

| Numéro. | Stations. | Distances intermédiaires. | Agents et télégraphistes. | Appointements annuels. | Date de la nomination. | Mémoire. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Milles. | | | | |
| 1 | Mabou | 0 | Mme M. McDonald | $120 par année | 1er avril 1887. | La commission est de 25 pour 100 sur les recettes d'après le tarif des lignes de l'Etat, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année. Où 50 pour 100 de commission est payé il n'y a pas de garantie pour la somme. |
| 2 | Broad-Cove | 20 | Mme Annie McLellan | $50 ou commission. | 1er mars 1892. | |
| 3 | Margaree, S.-O | 12 | Angus Collins | Com'n 50 pour 100. | 3 do 1893. | |
| 4 | Havre de Margaree | 5 | H. K. McLean | $50 ou commission. | 20 oct. 1896. | |
| 5 | Margaree, N.-E. (Fil de la l. de c.) | 10 | Mlle B. M. Ross | $50 do | 1er janv. 1889. | |
| 6 | Grand-Etang | 8 | Joseph Doucette | Com'n 50 pour 100. | 23 avril 1893. | |
| 7 | Chéticamp | 8 | Mme M. Fiset | $100 ou commission | 1er do 1887. | La commission garantie à Chéticamp était de $50 jusqu'en juillet 1895. |
| | | | D. C. Dawson, surint. f. | $150 par année | 1er do 1887. | |
| | Totaux | 63 | | $520 par année. | | |

### RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHATHAM-ESCUMINAC, N.-B.

| Numéro. | Stations. | Distances intermédiaires. | Agents et télégraphistes. | Appointements annuels. | Date de la nomination. | Mémoire. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Chatham | 0 | Cie de télégraphe Grand Nord-Ouest | $185 00 ou com'n. | | Cette somme est payée pour surveiller la ligne et pour le bureau à Chatham. |
| | Black-Brook | 5½ | | 50 00 do | | La commission est de 25 pour 100 sur les recettes d'après le tarif des lignes de l'Etat, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année. |
| 3 | Baie-du-Vin | 15 | Mlle M. Williston | 50 00 do | 1er mars 1885. | |
| 4 | Hardwicke (en bas) | 6 | Mme M. Brimner | 50 00 do | 1er août 1891. | |
| 5 | Escuminac | 3½ | D. Lewis | 50 00 do | 1er sept. 1885. | |
| 6 | Phare de la Pointe-Escuminac. | 12 | K. R. McLennan | 50 00 do | 1er nov. 1893. | Une indemnité de $12 est accordée pour l'entretien de la batterie électrique à la Pointe-Escuminac. |
| | Totaux | 42 | | $435 00 | | |

## SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

## RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA QUARANTAINE DE LA GROSSE-ILE.

| Numéro. | Stations. | Distances intermédiaires | Agents et télégraphistes. | Appointements annuels. | Date de la nomination. | Mémoire. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Milles. | | $ c. | | |
| 1 | Québec | 0 | Cie de télégraphe du Grand Nord-Ouest | 185 00 | ........ | Somme payée pour surveiller la ligne, y compris le loyer de la ligne aérienne de Québec à l'Ange-Gardien, soit $35 par année. |
| 2 | *L'Ange Gardien* | 13 | | | | |
| | Attér. du câble à l'île d'Orléans | $\frac{3}{4}$ | | | | |
| | Saint-Pierre | $3\frac{1}{4}$ | C. Turcott | 50 00 ou com'n | 1er mars 1885. | La commission est de 25 pour 100 du tarif des lignes de l'Etat, avec garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année. |
| 3 | Sainte-Pétronille | $4\frac{1}{2}$ | M. Plante | 50 00 do | 7 avril 1896. | |
| 4 | Saint-Laurent | $6\frac{1}{2}$ | M. Gobeil | 120 00 et 25 p. c. commission | 15 sept. 1888. | |
| 5 | Saint-Jean | 7 | P. Pouliot | 120 00 et 25 p. c. commission | 1er juill. 1888. | |
| 6 | Saint-François | $6\frac{3}{4}$ | M. Emond | 50 00 ou com'n | 1er mars 1895. | |
| 7 | Ile Réaux (y compris 2 nœuds de câble) | $3\frac{1}{4}$ | | | | |
| 8 | Ile Réaux (ligne terrestre) | $2\frac{1}{2}$ | | | | |
| | Bur. de la quarantaine, Grosse-Ile (y comp. 2 nœuds de câble) | $3\frac{1}{2}$ | M. Langlois | 50 00 do | 1er sept. 1885. | Une indemnité de $12 est accordée pour l'entretien de la batterie principale à la Grosse-Ile. |
| | Téléphone de la quarantaine (ligne de 2 fils) | $1\frac{3}{4}$ | ........ | ........ | ........ | NOTE.—Le réseau téléphonique sur la Grosse-Ile, depuis mai 1893, a compris $1\frac{3}{4}$ mille d'une ligne de 2 fils avec 11 raccordements ou stations. |
| | | $52\frac{3}{4}$ | ........ | 625 00 | | |

## RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA BAIE DE FUNDY, N.-B.

### SECTION DE GRAND-MANAN.

| Numéro. | Sections. | Distances intermédiaires | Agents et télégraphistes. | Appointements annuels. | Date de la nomination. | Mémoire. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | *Long Eddy Cable Hut, à* | Milles. | | $ c. | | |
| 1 | Flagg's-Cove | 3 | Mme C. C. Seely (D. surint.) | 420 00 | 18 nov. 1880 | La commission est de 25 pour 100 sur toutes dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année. Lorsqu'une commission de 50 ponr 100 est payée, il n'y a pas de garantie quant à cette somme. |
| | do | | Mlle A. G. Watt | 50 00 ou com'n. | 1er janv. 1895 | |
| | do | | A. Gilmour, repairer | $60 00 | 1er déc. 1894 | |
| 2 | Woodward's-Cove | 6 | W. A. Fraser | Com'n 50 pour 100. | 28 fév. 1893 | |
| 3 | Grand-Harbour | 2 | F. A. Newton | $75 00 ou com'n | 1er avril 1887 | $25 par année sont accordés pour la réception des dépêches sur l'embranchement de Whitehead. |
| 4 | Seal-Cove | $4\frac{1}{2}$ | P. Russell | 50 00 do | 1er mai 1891 | |
| 5 | Phare de Southern-Head | $5\frac{1}{2}$ | O. McLaughlin | Com'n 25 pour 100. | 24 avril 1897 | Le bureau de Southern-Head est maintenant en opération téléphonique depuis Seal-Cove. |
| | *Ligne d'embranchement.* | | | | | |
| | Grand-Harbour | 0 | | | | |
| 6 | Ile de Cheney ($\frac{1}{2}$ mille de câble) | $4\frac{3}{4}$ | W. Cheney | Com'n 25 pour 100. | 1er fév. 1891. | |
| 7 | Ile Whitehead ($\frac{3}{4}$ do ) | $1\frac{1}{2}$ | E. Carroll | $50 00 ou com'n. | 1er déc. 1890 | |
| | Totaux | $27\frac{1}{4}$ | | $705 00 | | |

### SECTION DE CAMPOBELLO.

| Numéro. | Sections. | Distances intermédiaires | Agents et télégraphistes. | Appointements annuels. | Date de la nomination. | Mémoire. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | *Liberty Cove Cable Hut, à* | | | | | |
| 1 | Welchpool | $7\frac{1}{2}$ | Mlle E. G. Vennell | 100 00 et com'n | 1er sept. 1895 | |
| 2 | Eastport, Maine, E.U.A | $\frac{1}{2}$ | J. Cushing | 100 00 | 26 déc. 1881 | |
| | Totaux | 8 | | 200 00 | | |

Un câble de $1\frac{3}{4}$ nœuds raccorde Welchpool avec le débarcadère à $\frac{1}{2}$-mile d'Eastport ; et un câble de $7\frac{1}{4}$ nœuds est posé entre Long-Eddy, Grand-Manan, et Liberty-Cove, Campobello.

# SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

## RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHICOUTIMI ET DE LA COTE NORD DU SAINT-LAURENT.

### SECTION DE CHICOUTIMI.

| Numéro. | Stations. | Distances inter-médiaires. | Agents et télégraphistes. | Appointements annuels. | Date de la nomination. | Mémoire. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Milles. | | $ c. | | |
| 1 | Baie Saint-Paul | 0 | F. Boivin | 180 00 par année.. / 25 p. 100 com'n. | Antérieur au 1er avril 1885. | *La commission est de 25 pour 100 des taux établis sur les lignes de l'Etat, avec garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année. |
| 2 | Saint-Urbain | 9 | A. Boivin | 50 00 ou comm'n*. | do | |
| 3 | La Cruche | 37 | ........ | 50 00 do | do | |
| | | | A. Gauthier (réparat.) | 210 00 | 15 mai 1887 | Jusqu'au 1er juin 1897, alors qu'un second réparateur fut nommé avec salaire de $420 par année. |
| 4 | Saint-Alexis | 31½ | O. Pelletier | 50 00 ou comm'n. | 1er janv. 1889 | |
| 5 | Saint-Alphonse de Bagotville | 3 | A. Simard | 50 00 do | Avril 1885 | |
| 6 | Chicoutimi | 11½ | Cie de tél. G.N.W | 25 p. 100 com'n. | Nov. 1893 | Plus $12 par année pour l'entretien de la batterie principale. |
| | | | J. Fortin (réparateur) | 210 00 par année | 1er juin 1897 | |
| | *Totaux. | 92 | | 800 00 | | |

### COTE NORD (à l'ouest de Bersimis.)

| Numéro. | Stations. | Distances inter-médiaires. | Agents et télégraphistes. | Appointements annuels. | Date de la nomination. | Mémoire. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Malbaie | 0 | Mme F. Vincent | 50 00 ou com'n. | Antérieur au 1er avril 1885 | |
| 2 | Cap-à-L'Aigle | 4 | N. Duchesne | 50 00 do | 1er juin 1888 | |
| 3 | Sainte-Fidèle | 6 | A. N. Parent | 50 00 do | 1er avril 1890 | |
| 4 | Port-au-Persil | 7 | A. Brassard | 50 00 do | 1er mai 1889 | |
| | | | A. Brassard (réparat.) | 210 00 do | 1er juin 1897 | |
| 5 | Saint-Siméon | 4 | D. Gaudin | 50 00 do | 1er déc. 1887 | |
| 6 | Baie-des-Rochers | 12 | G. Savard | 50 00 do | Juin 1887 | |
| 7 | Riv. aux Canards } Ligne de ceinture. | 17 | G. Bouillenne | 100 00 do | Nov. 1886 | M. Bouillenne, à la Rivière-aux-Canards, a agi comme télégraphiste transmetteur pour la division de St-Etienne depuis août 1889. †Jusqu'au 1er juin 1897, alors qu'un réparateur adjoint fut nommé, le salaire payé à N. Caron, était de $420 par année. |
| 8 | Saint-Etienne. } | | †N. Caron (réparat.) | 210 00 | 1er sept. 1890. | |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 9 | Tadousac (cable de 1¼ nœud) | 13 | J. E. Caron | 50 00 ou comm'n | 1er nov. 1888 | |
| 10 | Bergeronnes | 15 | M. Savard | 50 00 do | — avril 1885 | |
| 11 | Escoumains | 12 | J. H. Topping | 50 00 do | do | |
| 12 | Baie-des-Bacons | 8 | P. Bouchard | | 6 mai 1892 | Commission de 25 pour 100 non garantie à la Baie-des-Bacons. |
| 13 | Mille-Vaches | 8 | J. A. Puise | 50 00 ou comm'n | — avril 1885 | |
| 14 | Moulins de Portneuf | 11½ | | | | Bureau fermé en novembre 1895. |
| 15 | Phare de Portneuf | 6 | S. Bouchard | 50 00 ou comm'n | 1er juillet 1890 | |
| | | | E. Courbron (réparateur) | 420 00 | 1er avril 1888 | |
| 16 | Sault-au-Cochon | 7 | J. Forrest | 50 00 ou comm'n | 1er déc. 1887 | Bureau fermé le 30 septembre 1896. |
| 17 | Betsiamits | 31 | A. Lausier (agt. et télég.) | 500 00 | — sept. 1896 | Autrefois établi à Manicouagan; Bersimis est maintenant une station de transmission. |
| | | | E. Pope, surint. de distr. | 600 00 | — avril 1885 | |
| | *Totaux | 161½ | | 2,640 00 | | |

*Note.—Dans le budget, sous le titre "ligne de la côte nord," il est pourvu à l'entretien des lignes de Chicoutimi et de la côte nord.

COTE NORD (à l'est de Bersimis).

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Pointe-aux-Outardes (câble) | 12 | X. Tremblay | *50 00 ou comm'n | 1er déc. 1896 | |
| | Pointe-Paradis, Manicouagan | 18 | | | | Le bureau de transmission autrefois à Manicouagan a été transféré à Bersimis en septembre 1896. |
| 2 | River Godbout (cable) | 26 | N. A. Comeau | 50 00 do | 15 oct. 1883 | |
| 3 | Pointe-des-Monts | 18½ | L. F. Faffard | 50 00 do | 28 déc. 1883 | |
| 4 | Baie de la Trinité-ouest | 5¼ | Z. Poulin | 50 00 do | 16 mai 1884 | |
| 5 | Baié de la Trinité-est | 2½ | A. Bilodeau | Commission seulem. | 1er do 1889 | |
| 6 | Iles Caribou | 7 | I. Comeau | do | 1er sept. 1889 | |
| 7 | Pointe-aux-Anglais | 10½ | Paul Côté | Commodité de | 10 janv. 1895 | Il n'est pas payé de commission à ce bureau. |
| 8 | Rivière Pentecôte | 6½ | E. H. Têtu, sous-surint. | 1,080 00 par année | 1er nov. 1891 | |
| 9 | Sainte-Marguerite | 47½ | A. Therriault | 180 00 do | 1er juillet 1888 | |
| 10 | Sept-Iles | 22¾ | P. E. Vignault, télégrap. | 180 00 | 2 janv. 1884 | |
| | | | F. Gallienne, prép. à la l. | 540 00 | 22 avril 1890 | Plus 50 centins par jour quand absent en activité. |
| 11 | Rivière Moisie | 15½ | J. Porlier | 50 00 | 1er juin 1896 | |
| 12 | Sheldrake | 72 | | 50 00 ou comm'n | Fermé, jan. '96 | |
| 13 | Rivière du Tonnerre | 6½ | Mrs. H. Cody | 50 00 do | 1er fév. 1890 | |
| 14 | Magpie | 14 | Geo. Molloy | 50 00 do | 1er oct. 1889 | |
| 15 | Rivière Saint-Jean | 9 | B. Chambers | 50 00 do | 1er do 1889 | |
| 16 | Longue-Pointe | 10 | A. Maloney | 360 00 | 21 sept. 1896 | La Longue-Pointe est le bureau où se répètent les dép. par le câble d'Anticosti en expl. dep. le 1er sept. '91. |
| 17 | Mingan | 7 | M. J. Maloney | 50 00 ou comm'n | 1er oct. 1889 | |
| 18 | †Pointe-aux-Esquimaux | 24 | D. Cormier | Commission seulem. | 21 mai 1893 | La commission, à la Pointe-aux-Esquimaux, est de 50 pour 100, sans garantie quant à la somme. |
| | Total | 334½ | | 2,840 00 | | |

*Notes.—La commission, excepté là où il en est autrement spécifié, est 25 pour 100 du tarif des lignes de l'Etat. †Cette ligne est davantage prolongée au delà de la Pointe-aux-Esquimaux vers Belle-Isle.

## SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

## ONTARIO—RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ILE PELÉE.

| Numéro. | Stations. | Distances inter-médiaires. | Agents. | Appointements annuels. | Date de la nomination. | Mémoire. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Milles. | | $ c. | | |
| 1 | Leamington | .......... | J. McR. Selkirk, sous-sur. | 50 00 | 1er nov. 1888 | |
| 2 | Bassin Leamington | 2 | F. Deslaurier | Commodité de .... | 1er do 1895 | |
| 3 | Club House | 5 | C. Harrison | Commission 25 p. 100 | 1er avril 1889 | La commission est basée sur les recettes de la ligne de l'Etat. |
| 4 | Pointe-Pelée | 5 } | W. A. Grubb | do | 1er nov. 1888 | |
| | Câble jusqu'à l'île | $8\frac{3}{4}$ } | | | | |
| 5 | Phare de la Pointe-Nord ($\frac{1}{2}$ mille de la ligne de ceinture) | 1 | J. E. Quick | 50 00 et comm'n. | 1er déc. 1890 | Le phare de la Pointe-Nord est le bureau de transmission pour le réseau. |
| 6 | Bassin-Nord | $1\frac{1}{2}$ | C. B. Quick | Commission 25 p. 100 | 1er nov. 1888 | |
| 7 | McIntyre's-Corners | $2\frac{1}{2}$ | Mrs. A. McIntyre | do | 1er do 1896 | |
| 8 | Bassin-Ouest | $2\frac{1}{2}$ | A. M. McCormick | do | 9 do 1888 | |
| 9 | do Sud | $4\frac{1}{2}$ | F. B. McCormick | do | 1er do 1888 | |
| | Total | $32\frac{3}{4}$ | | 100 00 | | |

NOTE.—On se sert de téléphones sur cette ligne.

## LINGNES DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

| Numéro. | Stations. | Distances inter-médiaires. | Agents. | Appointements annuels. | Date de la nomination. | Mémoire. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | *Section de Qu'Appelle-Edmonton.* | Milles. | | $ c. | | |
| 1 | Qu'Appelle | 0 | H. Gisborne, surint. du dist. | 1,500 00 | 1er oct. 1882. | |
| | | | Cie de télégraphe du C.C.P. | 420 00 | 1er déc. 1896. | L'agent télégraphiste à Qu'Appelle est au service du C.C.P. |
| 2 | Fort-Qu'Appelle | 17 | Mlle E. Johnston | 600 00 | 1er mars 1885. | |
| 3 | Montagne-du-Tondre | 46 | A. Von Lindeburgh | 600 00 | 1er nov. 1883. | |
| 4 | Humboldt | 78 | ........ | ........ | ........ | Le bureau d'Humboldt a été fermé le 20 août 1893. |
| 5 | Saskatoon (ceinture 14 milles) | 69 | Cie de télégraphe du C.C.P. | 300 00 | 1er janv. 1892. | L'agent télégraphiste à Saskatoon est au service du C.C.P. |
| | | | J. Harrington, réparateur | 600 00 | 1er do 1888. | |
| 6 | Henrietta do | 52 | W. Salsbury | 720 00 | 1er oct 1886. | |
| 7 | Battleford | 47 | L. P. O. Noël | 720 00 | 15 avril 1890. | Le réparateur autrefois stationné à Battleford a été transféré à Humboldt en novembre 1892, et de là à Mâchoire-d'Orignal en mai 1893. |
| 8 | Bresaylor | 27 | H. McCleneghan | 480 00 | 19 sept. 1895. | |
| 9 | Fort-Pitt | 62 | D. Noël | 600 00 | 1er mars 1897. | |
| 10 | Lac-aux-Oignons | 13 | G. G. Mann, télégrag. et agent | 240 00 | 1er janv. 1892. | |
| 11 | L'Orignal | 32½ | A. W. Campbell | 600 00 | 26 juin 1896. | |
| 12 | Lac à la Selle | 45 | L. Picard | 600 00 | 1er juill. 1891. | |
| 13 | Victoria | 37 | W. C. Gillis | 720 00 | — janv. 1887. | |
| 14 | Fort-Saskatchewan | 49 | W. G. Ross | Com. 25 p. c. | — déc. 1886. | |
| | do | | G. M. Graham | 120 00 | — janv. 1896. | Raccordement spécial pour la police à cheval. |
| 15 | Edmonton | 24 | G. Voyer | 300 00 | 1er mars 1893. | Le bureau d'Edmonton est tenu avec le télégraphe de la Cie C.C.P., depuis le 1er janvier 1892. |
| | | | W. McKay, réparateur | 720 00 | 1er mai 1886. | |
| | Embranchement— | | | | | |
| | Edmonton | 0 | ........ | ........ | ........ | On se sert de téléphone sur l'embranchement de Saint-Albert. Il a été loué à la Cie de téléphone du district d'Edmonton à partir du 24 octobre 1895. |
| | Saint-Albert | 9 | | | | |
| | *Section de la Montagne des Bois.* | | | | | |
| 1 | Mâchoire-d'Orignal | 0 | A. Wilcox, agent | 240 00 | 1er déc. 1891. | Le bureau de Mâchoire-d'Orignal est exploité en même temps que la Cie de télégraphe du Pacifique Canadien. |
| | | | H. Sikes, réparateur | 600 00 | 1er do 1893. | |
| 2 | Montagne des Bois | 90½ | J. H. Thompson, agent | 180 00 | 1er do 1890. | |
| | Total | 698 | | 10,860 00 | | |

## SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

### COLOMBIE-BRITANNIQUE.

| Numéro. | Stations. | Distances intermédiaires. | Agents. | Appointements annuels. | Date de la nomination. | Mémoire. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | *Ashcroft—Barkerville.*† | Milles. | | $ c. | | |
| | | | Jas. Wilson (Kamloops), surintend.-conj. du district des lignes de l'État et du Pac... | 180 00 | ............ | Proportion d'appointements appartenant à cette ligne. |
| 1 | Station Ashcroft... | 0 | Cie ch. de f. C. P., agent-conj. | 240 00 | 1er janv. 1896. | do do |
| 2 | Clinton... | 30 | A. LeBourdais, agt et répar.. | 600 00 | 16 fév. 1883. | |
| 3 | Creek du Pont... | 53 | C. H. Tingley, do | 720 00 | Avant 1891. | |
| 4 | 150-Mile House*... | 40 | W. Jamieson, agent et télégr. | 456 00 | 13 avril 1894. | |
| 5 | Creek Soda... | 38 | G. H. Smith, agent et réparat. | 900 00 | 1er mars 1896. | |
| 6 | Quesnelle... | 54½ | J. E. Bowron, do | 564 00 | Avant 1891. | *Il y a un bureau de vérification à 134-Mile House. Il est tenu compte des affaires qui s'y font à 150-Mile House. |
| 7 | Stanley... | 48 | Commodité de bureau...... | ............ | ............ | |
| 8 | Barkerville... | 13 | J. Stone, agent et réparateur. | 1,000 00 | 17 fév. 1873. | |
| | Total... | 276½ | | 4,660 00 | | |
| | *Ashcroft—Lillooet.*† | | Jas. Wilson (Kamloops), surintend.-conj. du district des lignes de l'État et du Pac.. | 120 00 | ............ | Proportion d'appointements appartenant à cette ligne. |
| | Station Ashcroft... | 0 | Cie ch. de f. C. P., agt-conj.. | 240 00 | 1er janv. 1896. | do do |
| 1 | Pavillion... | 40 | Commodité de bureau.. .... | ............ | 1er déc. 1896. | |
| 2 | Lillooet... | 22 | S. A. Macfarlane, agt et télég. | 600 00 | 3 janv. 1896. | |
| | Total... | 62 | | 960 00 | | |
| | *Victoria—Cap-Beale.*† | | Jas. Wilson (Kamloops), surintend.-conj. du district des lignes de l'État et du Pac.. | 120 00 | ............ | Proportion d'appointements appartenant à cette ligne. |
| 1 | Victoria... | 0 | Cie ch. de f. C. P., agt-conj.. | 240 00 | 1er nov. 1891. | Proportion d'appointements. |
| 2 | Sooke... | 18 | M. Milne, bur. de commission | ............ | 21 avril 1896. | |
| 3 | Pointe Otter... | 8 | A. H. Floyer, agt et télégrap. | 720 00 | 1er do 1897. | |
| 4 | Rivière Jordan... | 10 | L. Desbiens, do | 660 00 | 1er nov. 1891. | |
| 5 | Port San-Juan... | 30 | J. W. Williams, do | 720 00 | 25 oct. 1892. | |
| | | | W. P. Daykin, agent et télégr. | 240 00 | 1er nov. 1891. | † Ces trois lignes sont exploitées par la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique; l'arrangement peut prendre fin en tout temps. |
| 6 | Phare Carmanagh... | 24 | E. B. Daykin, réparateur... | 540 00 | 1er do 1891. | |
| | | | R. McDonald, do | 540 00 | 1er sept. 1894. | |
| 7 | Cap-Beale... | 28 | M. Patterson, agt et réparat. | 120 00 | 1er do 1895. | |
| | Total... | 118 | | 3,900 00 | | |

## SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT DE LA COLOMBIE ANGLAISE.

NANAIMO, COMOX ET ALBERNI.

| Numéro. | | Distances inter-médiaires. | Télégraphistes. | Emplois. | Appointements par mois. | Date de la nomination. | Mémoire. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Milles. | | | $ c. | | |
| 1 | Nanaïmo | 0 | Conj. avec le P. C. | Agent et télég'phiste | 120 00 | 1er mars 1896 | NOTE.—L'Etat exploite ces deux lignes par l'intermédiaire du bureau de l'ingénieur dirigeant à Victoria. |
| 2 | Wellington | 5 | E. & N. Ry. Co. | do | Commission. | 1er avril 1893 | |
| 3 | Parksville | 23 | A. McMillan | do | 240 00 | 26 juin 1895 | |
| | | | D. A. McMillan | Réparateur | 570 00 | 18 oct. 1895 | |
| 4 | Baie de Fanny | 23 | D. R. O'Hanley | do | 780 00 | 22 mai 1896 | |
| 5 | Union (quai) | $9\frac{1}{4}$ | J. Dunsmuir | Agent | Commission. | 1er avril 1893 | |
| 6 | do (mines) | 10 | do | do | do | 1er do 1893 | |
| 7 | Courtney | 7 | ........ | ........ | do | ........ | Communication est établie avec les bureaux de Courtney et Baie de Fanny par le téléphone. |
| 8 | Comox | $3\frac{3}{4}$ | M. McDonald | Agent et télég'phiste | 120 00 | 1er nov. 1895 | |
| | | 81 | | | | | |
| | *Embranchement.* | | | | | | |
| 9 | Parksville / Alberni | $29\frac{1}{2}$ | C. T. Haslam | Agent et télég'phiste | 600 00 | 27 juin 1895 | |
| | Total | $110\frac{1}{2}$ | ........ | ........ | 2,430 00 | | |

## LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT.

### TARIF STÉCIAL.

*Messages par câble.*—Le tarif des messages transatlantiques transmis sur les lignes de l'Etat est le même que celui des dépêches ordinaires, sauf dans le cas où le tarif ordinaire est plus élevé que 25 centins, alors que le taux sur les lignes de l'Etat est de 4 centins par mot avec prix minimum de 25 centins par dépêche. Par exemple:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Pour les | dépêches | de 6 | mots ou moins le tarif est de | 25 centins | sur les lignes | de l'Etat |
| " | " | 7 | " le tarif est de | (7 x 4 c.) 28 | " | " |
| " | " | 12 | " " | (12 x 4 c.) 48 | " | " |

La computation des mots comprend l'adresse et la signature, comme dans le tarif du câble transatlantique.

*Messages de la presse.*—Le tarif des messages de la presse sur les lignes de l'Etat est d'un quart de centin par mot, mais il n'est pas reçu de message simple de moins de 15 centins, quand c'est le prix régulier; ou moins de 25 centins quand le prix régulier est de 25 centins ou plus.

### TARIF RÉGULIER.

### NOUVELLE-ECOSSE.

*Ligne de Sydney-Nord à Meat Cove—Tarif local* 25-1. (13 *bureaux*).

| | | |
|---|---|---|
| Grand Bras-d'Or | Tarif direct 25-1 | de Sydney-Nord, bureau W. U. |
| New-Campbellton (Kelly's Cove) | do | do |
| Port-Bevis | do | do |
| Englishtown | do | do |
| Baddeck | do | do |
| Baie-Sud, Sainte-Anne | do | do |
| Rivière-aux-Français | do | do |
| Ingonish-Sud | do | do |
| Ingonish | do | do |
| Havre de Neil | do | do |
| Pointe Blanche | do | do |
| Baie Aspy | do | do |
| Meat-Cove | do | do |

*Ligne de Mabou à Chéticamp—Tarif local* 25-2. 6 *bureaux*).

| | | |
|---|---|---|
| Board Cove | Tarif direct 15-1 | de Mabou, bureau W. U. |
| Margaree S. O. | do | do |
| Havre de Margaree | do | do |
| Margaree, N.-E. | do | do |
| Grand-Etang | do | do |
| Chéticamp | do | do |

*Ligne de Barrington à Cap-Sable—Tarif local* 12-1. (2 *bureaux*).

| | | |
|---|---|---|
| Newellton | Tarif direct 12-1 | de Barrington, bureau W. U. |
| Phare du Cap-Sable | do | do |

## NOUVEAU-BRUNSWICK.

*Ligne de Chatham à la Pointe Escuminac—Tarif local* 25-1 (4 *bureaux*)

| | | |
|---|---|---|
| Baie du Vin | Tarif direct 15-1 | du bureau de Chatham, G. N.-O. |
| Lower Hardwicke | do | do |
| Escuminac | do | do |
| Phare de la Pointe Escuminac | do | do |

*Ligne de Eastport, Me., à Campobello, Grand-Manan, et aux îles Whitehead* (8 *bureaux*).—*Tarif local entre les bureaux de Grand-Manan et des îles Whitehead* 15-1 : *Grand-Manan et l'île Campobello* 25-2 : *les Iles et Eastport, Me.*, 25-2. *W.U.O.*

| | | |
|---|---|---|
| Welchpool, Campobello | Tarif direct 25-2 | de Eastport, Me., bureau. W. U. |
| Flagg's Cove, Grand Manan | do | do |
| Woodward's Cove | do | do |
| Grand Harbour | do | do |
| Seal Cove | do | do |
| Southern Head | do | do |
| Ile Cheney | do | do |
| Ile Whitehead | do | do |

## QUÉBEC.

*Ligne de Gaspé à l'île Anticosti, Q.* (9 *bureaux*)—*Tarif local entre les bureaux de l'île,* 25-1 : *Gaspé et les bureaux de l'île* 50-2.

| | | |
|---|---|---|
| Pointe S.-O | Tarif direct 50-2 | de Gaspé, bureau G. N. W. |
| Lac Salé | do | do |
| Shallop Creek | do | do |
| Pointe-Sud | do | do |
| Pointe Heath | do | do |
| Baie du Renard | do | do |
| Rivière Becscie | do | do |
| Pointe-Ouest | do | do |
| Baie-des-Anglais | do | do |

*Ligne de Meat-Cove, C.-B., N.-E., aux îles de la Madeleine, Q.* (8 *bureaux*)—*Tarif local entre les bureaux de l'île* 25-1 : *Meat-Cove et les îles* 50-2 ; *les bureaux sur la ligne de Meat-Cove et les îles* 50-2.

| | | |
|---|---|---|
| Ile Amherst | Tarif direct 50-2 | de Sydney-N., N.-E., bureau W.U. |
| Phare de Amherst | do | do |
| Etang-du-Nord, village | do | do |
| Etang-du-Nord, phare | do | do |
| Cap-aux'Meules, (Grindstone) | do | do |
| Havre-aux'Maisons | do | do |
| Grosse-Ile | do | do |
| Grande-Entrée | do | do |

*Ligne de Meat-Cove, C.B., N.-E., à l'île Saint-Paul, Q.—Tarif local entre les bureaux sur la ligne de Meat-Cove et Saint-Paul* 50-2 (1 *bureau.*)

Phare de l'île Saint-Paul...... De Sydney-Nord, N.-E., bureau W.U.

*Ligne de Québec à la station de quarantaine de la Grosse-Ile* (7 *bureaux*)—*Tarif local entre les bureaux sur l'île d'Orléans et l'île Réaux* 15-1; *sur l'île d'Orléans, l'île Réaux et Québec*, 15-1; *snr l'île d'Orléans et la Grosse-Ile*, 25-1; *sur l'île Réaux et la Grosse-Ile*, 15-1.

| | | |
|---|---|---|
| Saint-Pierre, île d'Orléans | Tarif direct 15-1 de Québec, | bureau G. N. W. |
| Sainte-Pétronille | do | do |
| Saint-Laurent | do | do |
| Saint-Jean | do | do |
| Saint-François | do | do |
| Ile Réaux | do | do |
| Grosse-Ile | do 25-1 | do |

*Ligne de la Baie Saint-Paul à Chicoutimi—Tarif local* 15-1 (5 *bureaux*).

Pour les affaires avec les bureaux à l'ouest de la Baie Saint-Paul et se terminant à Québec, ajoutez 15c. et 1c. au tarif des lignes de l'Etat.

Pour les affaires avec les bureaux à l'ouest de la baie Saint-Paul, au delà de Québec, ajoutez le plein prix de la Compagnie du télégraphe G.N.W. au tarif des lignes de l'Etat.

*Ligne de la Malbaie à la Pointe-aux-Esquimaux* (34 *bureaux*) *avec embranchement à Anticosti.*

Pour les affaires avec les bureaux à l'ouest de la Malbaie et se terminant à Québec, ajoutez 15c. et 1c. au tarif des lignes de l'Etat.

Pour les affaires à l'ouest de la Malbaie, au delà de Québec, ajoutez le plein prix de la Compagnie de télégraphe G.N.W. au tarif des lignes de l'Etat.

*Tarif local entre les bureaux situés à pas plus de* 100 *milles les uns des autres*, 15-1; *à plus de* 100 *milles*, 25-1; *sur la terre ferme et Anticosti*, 50-2.

| | | |
|---|---|---|
| Saint-Urbain | 15-1 de la Baie Saint-Paul | (Ck Qué.) bur. G.N.W. |
| Lacruche | do | do |
| Saint-Alexis | do | do |
| Saint-Alphonse de Bagotville | do | do |
| Chicoutimi | do | do |
| Cap à l'Aigle | 15-1 de la Baie Murray | (Ck Qué.) bureau G.N.W. |
| Sainte-Fidèle | do | do |
| Port-au-Persil | do | do |
| Saint-Siméon | do | do |
| Baie-des-Rochers | do | do |
| Rivière-aux-Canards | do | do |
| Saint-Etienne | do | do |
| Tadoussac | do | do |
| Bergeronnes | do | do |
| Escoumains | do | do |
| Baie-des-Bacons | do | do |
| Mille-Vaches | 25-1 do | do |
| Moulins de Portneuf | do | do |
| Phare de Portneuf | do | do |
| Saut-au-Cochon | do | do |
| Betsiamits (Bersimis) | do | do |
| Manicouagan (Pointe Outardes) | do | do |
| Rivière Godbout | do | do |
| Pointe-de-Monts | do | do |
| Baie de la Trinité-Ouest | do | do |
| Baie de la Trinité-Est | do | do |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Iles Caribou | 25-1 | de la Malbaie (Ck. Qué.) | bureaux G. N. W. |
| Pointe-aux-Anglais | | do | do |
| Pentecôte | | do | do |
| Sainte-Marguerite | | do | do |
| Sept-Iles | | do | do |
| Rivière Moisie | | do | do |
| Sheldrake | | do | do |
| Rivière-du-Tonnerre | | do | do |
| Magpie | | do | do |
| Rivière Saint-Jean | | do | do |
| Longue-Pointe | | do | do |
| Mingan | | do | do |
| Pointe-aux-Esquimaux | | do | do |
| Ile Anticosti, via Longue Pointe | 50-2 | do | do |

## ONTARIO.

*Ligne de Leamington à l'île Pelée (circuit de téléphone)—Tarif local entre Leamington et la Pointe Pelée,* 15-1 *; terre ferme et bureaux de l'île ; bureaux sur l'île,* 15-1. (6 *bureaux.*)

| | | | |
|---|---|---|---|
| Gun Club House, terre ferme | 15–1 | de Leamington, | bureaux G.N.W. |
| Pointe Pelée do | | do | do |
| Phare de la Pointe Nord, Ile Pelée | | do | do |
| Bassin Nord do | | do | do |
| Bassin Ouest do | | do | do |
| do Sud do | | do | do |

## TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

*Ligne de Qu'Appelle (gare du C.C.P.) à Edmonton, Alberta—Tarif local,* 15-1, 25-2 *et* 50-3 *pour distances de* 10 *à* 600 *milles.* (13 *bureaux.*)

| | | | |
|---|---|---|---|
| Fort Qu'Appelle | 25–2 | Qu'Appelle ou | Saskatoon. |
| Touchwood | | do | do |
| Saskatoon (b. de tél. de trans. C.C.P.) | | do | |
| Henriette | | do | do |
| Battleford | | do | do |
| Bresaylor | 25-2 | Saskatoon ; 50-3 | Qu'Appelle ou Edmonton. |
| Pitt | | do | do |
| Lac-aux-Oignons | | do | do |
| L'Orignal | 50-3 | Saskatoon, | Qu'Appelle ou Edmonton. |
| Lac-à-la Selle | | do | do |
| Victoria | 25-2 | Edmonton ; 50-3 | Qu'Appelle ou Saskatoon |
| Fort Saskatchewan | | do | do |
| Edmonton (b. de tél. de trans. C.C.P.) | | | do |

*Ligne de Mâchoire-d'Orignal (gare du C.C.P.) à la Montagne-des-Bois—Tarif local,* 52-2. (1 *bureau*)

Montagnes-des-Bois..........26–2 de Mâchoire-d'Orignal.

## COLOMBIE-BRITANNIQUE.

*Ligne d'Ashcroft (gare du C.C.P.) à Barkerville—Tarif local* 25, 50, 75. (9 *bureaux.*)

| | | | |
|---|---|---|---|
| Clinton | 25-2 | d'Ashcroft, | bureau de tél. C.C.P. |
| Bridge Creek | | do | do |
| 150-Mile House | 50-3 | do | do |
| Soda Creek | | do | do |
| Quesnelle | | do | do |
| Stanley | 75-5 | do | do |
| Barkerville | 75-5 | do | do |
| Lilloët (embranchement) | 50-3 | do | do |
| Pavillion (sur l'embranch. Lilloët) | | do | do |

*Ligne de Victoria à Cap-Beale—Tarif local* 50-3. (6 *bureaux.*)

| | | | |
|---|---|---|---|
| Sooke | 50–3 | de Victoria, | bureau de tél. C.C.P. |
| Pointe à la Loutre | | do | do |
| Rivière Jordan | | do | do |
| Port San-Juan | | do | do |
| Phare de Carmanah | | do | do |
| Cap-Beale | | do | do |

*Ligne de Nanaïmo à Comox—Tarif local* 25-2. (8 *bureaux.*)

| | | | |
|---|---|---|---|
| Wellington (C.C.P. et E. & N. Ry) | 25–2 | de Nanaïmo. | |
| Parksville | | do | ou Wellington. |
| Baie Fanny | | do | do |
| Union (quai) | | do | do |
| Union (mines) | | do | do |
| Courtney | | do | do |
| Comox | | do | do |
| Alberni (embranchement) | | do | do |

| | |
|---|---|
| Bureaux sur les lignes de l'Etat, d'après les listes | 141 |
| Bureaux aux points de correspondance avec les lignes de raccordement | 15 |
| Nombre total compris dans le service | 156 |

N.B.—Les chiffres 25-1 et 50-2, etc., signifient que le tarif est de 25 centins ou 50 centins par dix mots et 1 centin ou 2 centins pour chaque mot en plus.

ANNEXE N° 13.

---

# GALERIE NATIONALE DES ARTS

## RAPPORT DU CONSERVATEUR

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1897.

# GALERIE NATIONALE

BUREAU DE L'ARCHITECTE EN CHEF,
OTTAWA, 11 décembre 1897.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin dernier, les deux pièces suivantes ont été ajoutées à la galerie :

Peinture à l'huile de E. Wyly Grier, A.R.C.
" J. C. Pinhey, "

Ces toiles ont été présentées à la galerie par l'Académie royale canadienne, suivant la loi organique qui exige que les tableaux diplômés soient déposés à la galerie.

Dix-neuf mille trois cents visiteurs se sont inscrits au registre. C'est 3,361 de moins que l'année précédente.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
L. FENNINGS TAYLOR,
*Conservateur.*

M. E. F. E. ROY,
Secrétaire, ministère des travaux publics,
Ottawa.

ANNEXE N° 14.

---

# CORRESPONDANCE OFFICIELLE

## MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

DU 1er JUILLET 1867 AU 30 JUIN 1897.

# CORRESPONDANCE OFFICIELLE.

Lettres reçues et envoyées depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 30 juin 1897.

| Années. | Reçues. | Envoyées. |
|---|---|---|
| 1867—Du 1er juillet au 31 décembre | 2,075 | 1,511 |
| 1868 do 1er janvier au 31 décembre | 3,498 | 2,317 |
| 1869 do do do | 3,448 | 2,171 |
| 1870 do do do | 4,961 | 3,185 |
| 1871 do do do | 6,268 | 3,983 |
| 1872 do do do | 8,333 | 4,428 |
| 1873 do do do | 10,072 | 5,707 |
| 1874 do do do | 9,800 | 5,043 |
| 1875 do do do | 9,006 | 5,006 |
| 1876 do do do | 7,971 | 4,773 |
| 1877 do do do | 7,517 | 4,425 |
| 1878 do do do | 6,886 | 4,021 |
| 1879 do do au 6 octobre | 7,186 | 4,547 |
| 1879 do 7 octobre au 31 décembre | 2,033 | 810 |
| 1880 do 1er janvier do | 8,451 | 4,410 |
| 1881 do do do | 9,599 | 5,529 |
| 1882 do do do | 10,505 | 5,699 |
| 1883 do do do | 11,633 | 6,227 |
| 1884 do do do | 13,114 | 6,903 |
| 1885 do do do | 8,977 | 5,321 |
| 1886 do do do | 9,644 | 5,352 |
| 1887 do do au 30 juin | 4,866 | 2,735 |
| 1887 do 1er juillet do 1888 | 10,493 | 6,343 |
| 1888 do do do 1889 | 10,522 | 7,042 |
| 1889 do do do 1890 | 10,098 | 7,448 |
| 1890 do do do 1891 | 10,576 | 7,286 |
| 1891 do do do 1892 | 11,637 | 6,700 |
| 1892 do do do 1893 | 11,720 | 6,220 |
| 1893 do do do 1894 | 9,517 | 6,028 |
| 1894 do do do 1895 | 10,190 | 5,148 |
| 1895 do do do 1896 | 10,223 | 5,573 |
| 1896 do do do 1897 | 11,404 | 5,033 |

Nombre de chèques passés du comptable chez le secrétaire et qui ont été expédiés par la poste, de 1882 à 1897.

| Années. | —— | Nombre. |
|---|---|---|
| 1882 | Du 22 septembre au 30 juin 1883 | 1,566 |
| 1883 | do 1er juillet do 1884 | 3,366 |
| 1884 | do do do 1885 | 3,298 |
| 1885 | do do do 1886 | 3,466 |
| 1886 | do do do 1887 | 4,198 |
| 1887 | do do do 1888 | 4,692 |
| 1888 | do do do 1889 | 4,960 |
| 1889 | do do do 1890 | 4,819 |
| 1890 | do do do 1891 | 5,376 |
| 1891 | do do do 1892 | 5,400 |
| 1892 | do do do 1893 | 7,174 |
| 1893 | do do do 1894 | 7,792 |
| 1894 | do do do 1895 | 8,745 |
| 1895 | do do do 1896 | 9,849 |
| 1896-7 | Relevé incomplet, les livres ayant été en partie détruits par l'inc. du 11 fév. 1897. | |

CHÈQUES émis par le ministère des finances et expédiés par le secrétaire.

| Années. | —— | Nombre. |
|---|---|---|
| 1885........ | Du 1er avril au 30 juin 1885........ | 245 |
| 1885........ | do 1er juillet do 1886........ | 954 |
| 1886........ | do do do 1887........ | 1,158 |
| 1887........ | do do do 1888........ | 918 |
| 1888........ | do do do 1889........ | 887 |
| 1889........ | do do do 1890........ | 908 |
| 1890........ | do do do 1891........ | 790 |
| 1891........ | do do do 1892........ | 820 |
| 1892........ | do do do 1893........ | 822 |
| 1893........ | do do do 1894........ | 868 |
| 1894........ | do do do 1895........ | 594 |
| 1895........ | do do do 1896........ | 267 |
| 1896-7...... | Relevé incomplet, les livres ayant été en partie détruits par l'inc. du 11 fév. 1897. | |

LETTRES reçues et envoyées par le bureau de l'architecte en chef, du 1er janvier 1880 au 30 juin 1897.

| Années. | Reçues. | Envoyées. |
|---|---|---|
| 1880—Du 1er janvier au 30 juin........ | ........ | 1,273 |
| 1880 do 1er juillet do 1881........ | ........ | 2,943 |
| 1881 do do do 1882........ | ........ | 2,859 |
| 1882 do do do 1883........ | 3,538 | 4,600 |
| 1883 do do do 1884........ | 3,860 | 6,004 |
| 1884 do do do 1885........ | 4,500 | 6,718 |
| 1885 do do do 1886........ | 6,075 | 6,450 |
| 1886 do do do 1887........ | 6,816 | 6,380 |
| 1887 do do do 1888........ | 6,947 | 6,870 |
| 1888 do do do 1889........ | 6,484 | 7,667 |
| 1889 do do do 1890........ | 7,448 | 6,578 |
| 1890 do do do 1891........ | ........ | 7,751 |
| 1891 do do do 1892........ | 6,113 | 4,260 |
| 1892 do do do 1893........ | 7,428 | 6,453 |
| 1893 do do do 1894........ | 6,900 | *4,517 |
| 1894 do do do 1895........ | 7,538 | †5,327 |
| 1895 do do do 1896........ | 7,843 | 5,783 |
| 1896 do do do 1897........ | 10,700 | 8,200 |

* Le nombre exact de lettres reçues ne peut pas être définitivement donné, mais sera à peu près dans la même proportion que les lettres envoyées l'année dernière.

† La diminution dans le nombre des lettres envoyées provient du changement opéré le 1er janvier 1894 dans la manière de transmettre les comptes au secrétaire. Jusque là une lettre accompagnait chaque compte, mais maintenant un paquet de comptes va avec chaque lettre.

LETTRES envoyées par le bureau de l'ingénieur en chef, de janvier 1880 au 30 juin 1897.

| Années. | —— | Nombre. |
|---|---|---|
| 1880 | Du 10 janvier au 30 juin | 418 |
| 1880 | do 1er juillet do 1881 | 1,795 |
| 1881 | do do do 1882 | 2,352 |
| 1882 | do do do 1883 | 2,651 |
| 1883 | do do do 1884 | 3,611 |
| 1884 | do do do 1885 | 3,119 |
| 1885 | do do do 1886 | 2,867 |
| 1886 | do do do 1887 | 3,281 |
| 1887 | do do do 1888 | 3,552 |
| 1888 | do do do 1889 | 4,229 |
| 1889 | do do do 1890 | 3,374 |
| 1890 | do do do 1891 | 3,948 |
| 1891 | do do do 1892 | 4,009 |
| 1892 | do do do 1893 | 4,232 |
| 1893 | do do do 1894 | 3,966 |
| 1894 | do do do 1895 | 4,603 |
| 1895 | do do do 1896 | 4,239 |
| 1896 | do do do 1897 | 4,994 |

NOTE.—Les lettres, en comptant les rapports, reçues au bureau de l'ingénieur en chef peuvent être estimées à raison de deux reçues pour une envoyée.

CANADA

---

# RAPPORT ANNUEL

DU MINISTÈRE DES

# CHEMINS DE FER ET CANAUX

POUR LE

## DERNIER EXERCICE, DU 1er JUILLET 1896 AU 30 JUIN 1897

SOUMIS EN CONFORMITÉ DES DISPOSITIONS DES STATUTS REVISÉS DU CANADA, CHAPITRE 37, SECTION 28

*IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT*



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LA REINE
1898

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

*A Son Excellence le Très-honorable sir John Campbell Hamilton-Gordon, comte d'Aberdeen, etc., etc., gouverneur général du Canada, etc., etc.*

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE,

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre Excellence le rapport annuel du ministère des chemins de fer et canaux du Canada couvrant le dernier exercice compris entre le 1er juillet 1896 et le 30 juin 1897.

Le tout respectueusement soumis,

ANDREW G. BLAIR,
*Ministre des chemins de fer et canaux.*

OTTAWA, 25 février 1898.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

# MATIÈRES.



[*Pour l'Index voir la fin du volume.*]

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

# CARTES

## ACCOMPAGNANT LE RAPPORT DU DÉPUTÉ DU MINISTRE.

### CHEMINS DE FER.

1. Carte générale du Canada.
2. Nouvelle-Écosse, Cap-Breton, Ile du Prince-Édouard et partie du Nouveau-Brunswick.
3. Nouveau-Brunswick et parties du Maine et de Québec.
4. do do do y compris Montréal.
5. Ontario-est et partie de Québec.
6. Ontario-ouest.
7. Nord du lac Supérieur.
8. Du lac Supérieur au Manitoba.
9. Manitoba et Assiniboïa.
10. Assiniboïa et Saskatchewan.
11. Assiniboïa et Alberta aux Montagnes-Rocheuses.
12. Colombie-Britannique.

### CANAUX.

13. Canaux du Saint-Laurent, de l'Ottawa, de Rideau et du Richelieu.
14. Canal Welland.
15. Canal de Trent et Murray.
16. Canal du Saut-Sainte-Marie, et canal de St. Mary's Falls, Michigan.

# RAPPORT DU DÉPUTÉ DU MINISTRE

A l'honorable

ANDREW G. BLAIR,

Ministre des chemins de fer et canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter le rapport du ministère des chemins de fer et canaux pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

Les rapports annuels des ingénieurs, les rapports spéciaux et généraux des surintendants des chemins de fer et canaux, et ceux d'autres officieurs du département, se trouvent dans les annexes.

Ci-joint (partie II) on trouvera des relevés des sommes dépensées pendant le dernier exercice pour la construction, la réparation et l'entretien des divers travaux placés sous le contrôle de ce ministère, aussi des relevés qui indiquent les dépenses totales faites sur chaque canal depuis sa construction, sur chacun des chemins de fer de l'Etat et sur le chemin de fer Canadien du Pacifique en ce qui concerne le gouvernement ; ainsi qu'un état des sommes payées chaque année aux chemins de fer subventionnés, et les chiffres totaux qu'ont atteints les subventions payées.

## CHEMINS DE FER.

Le présent rapport a trait aux chemins de fer du Canada sur lesquels le gouvernement fédéral a un contrôle direct, et à d'autres pour la construction desquels des subventions ont été autorisées.*

Dans une annexe (partie vi) se trouve un rapport statistique spécial contenant les relevés fournis pour l'exercice terminé le 30 juin 1897, par les compagnies de chemin de fer canadiens, en conformité de la loi. Ces relevés donnent des renseignements sur l'exploitation des chemins de fer au Canada, y compris ceux de l'Etat.

Les faits généraux suivants qui ressortent de ces relevés offrent de l'intérêt.

Le nombre des chemins de fer en exploitation, y compris les deux appartenant à l'Etat, l'Intercolonial et celui de l'Ile du Prince-Edouard, était de 141 ; un certain nombre cependant sont affermés ou appartiennent à des compagnies qui se sont fusionnées, et indépendamment des chemins de fer de l'Etat, le nombre des compagnies maîtresses est aujourd'hui de 91. Le nombre des lignes absorbées par l'amalgamation est de 27, et celui des lignes affermées 31.

Le nombre de milles de chemins de fer terminés était de 16,687, soit une augmentation de 300 milles, outre 2,218 milles de voies de garage ou d'évitement. Il y avait 16,477 milles en rails d'acier, et 16,550 milles en exploitation.

* Il est bon de faire observer que les rapports fournis par les officiers surintendants, et qui se trouvent aux annexes, ne s'appliquent qu'à l'exercice seulement, tandis que l'ingénieur en chef du département a étendu le sien jusqu'au 1er novembre 1897. Les renseignements relatifs aux lignes subventionnées dans le cours des années précédentes s'étendent dans le rapport général jusqu'à la fin de décembre, ce qui donne le résultat des travaux de l'année. Cette année, toutefois, on a jugé nécessaire de restreindre l'exposé aux opérations de l'exercice.

Le capital versé s'élevait à $921,858,232, ce qui accuse une augmentation de $22,040,332. Les recettes brutes de tous ces chemins de fer se sont élevés à $52,353,-276, soit une augmentation de $1,807,707, et les frais d'exploitation à $35,168,665, soit une augmentation de $126,010, comparée à l'année précédente, ce qui porte les recettes nettes de l'année à $17,184,611, soit une augmentation de $1,681,697. Les trains ont transporté 16,171,338 voyageurs, soit une augmentation de 1,360,031, et le transport des marchandises s'est élevé à 25,300,331 tonnes, soit une augmentation de 1,033,506. Le nombre total de milles parcourus par les convois a été de 45,780,-851, soit une augmentation de 1,280,249 milles. Le relevé des accidents constate que 7 voyageurs ont été tués.

L'Etat a dépensé pour la construction de chemins de fer, avant et depuis la Confédération (1867) la somme de $122,944,518.33 (y compris un paiement de $25,000,000 à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique), portée au compte du capital, et en subventions une autre somme de $16,390,887.33, portée au compte du fonds consolidé, ce qui constitue une dépense totale de $139,335,405.66. En outre, il a été dépensé depuis la Confédération $69,522,382.86 en frais d'exploitation, couvrant l'entretien et l'exploitation des chemins de fer de l'Etat: soit un grand total de $208,857,788.52* qui, à l'exception de $13,881,460.65, a été tout affecté aux chemins de fer dans le cours des trente dernières années. Les recettes provenant des chemins de l'Etat pendant la même période se sont élevées à $61,196,803.08.

## CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.†

De la somme totale de $579,255.20 adjugée à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique en 1891 par les arbitres spéciaux à l'occasion du transfert d'ouvrages dans la Colombie-Britannique, et qui devait être dépensée par la compagnie sous la surveillance de l'Etat dans certaines directions, la valeur totale des travaux exécutés jusqu'à la fin d'août 1897 est de $572,445.70, ce qui comprend la somme de $202,675.20 dépensée antérieurement à la sentence arbitrale—laissant encore $6,809.50 à dépenser. Un rapport de l'ingénieur en chef sur les travaux exécutés se trouve à la page 28 de la partie I.

Il est à remarquer que pendant l'exercice terminé le 30 juin 1887, la compagnie a exploité au Canada 6,314 milles de chemin de fer, y compris les lignes affermées, et que les recettes brutes ont été de $21,242,638.75 (contre 6,221 milles de chemin, et $20,175,384.99 de recettes pendant l'exercice précédent). Le total des frais d'exploitation s'est élevé à $12,576,800.42, laissant une recette nette de $8,665,838.33, soit une augmentation de $317,860.44 sur les recettes nettes de l'exercice précédent. La compagnie a transporté 2,987,163 voyageurs et 4,640,578 tonnes de marchandises. Ces chiffres, *qui ne s'appliquent qu'au trafic sur le territoire canadien*, sont extraits de l'état attesté de la compagnie fourni conformément aux exigences de l'Acte des chemins de fer. (*Voir* statistique des chemins de fer, partie VI.)

---

* Cette somme ne comprend pas une subvention annuelle de $186,600 à la Compagnie de chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest pendant vingt ans à partir du 1er juillet 1889, non plus qu'un intérêt à 5 pour 100 sur la somme de $2,394,000 payable à la province de Québec pour la ligne de Québec à Ottawa.

† On trouvera dans nos rapports annuels de 1887 et 1896 un état sommaire des transactions du gouvernement avec la compagnie, le chemin ayant été livré au trafic en juin 1886.

## CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT EN EXPLOITATION.

Les différentes lignes exploitées et entretenues par l'Etat sont : le chemin de fer Intercolonial, l'embranchement de Windsor (entretien seulement) et le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, faisant une longueur totale de 1,388 milles.

On trouvera plus loin des détails sur ces chemins de fer et leur exploitation ; ils sont donnés aux annexes, partie I, où l'on trouvera des rapports par l'ingénieur en chef du ministère, le directeur général des chemins de fer de l'Etat, et les fonctionnaires de ces chemins.

Les comptes du révenu général de 1895-96 établissent comme suit la situation financière de ces lignes pendant l'exercice 1896-97.

Le réseau de l'Intercolonial comprend 1,145 milles en exploitation. Les recettes se sont élevées à $2,866,028.02, et les frais d'exploitation à $2,925,968.67, ce qui accuse une perte de $59,940.65.

L'embranchement de Windsor est entretenu, mais non pas exploité, par l'Etat, qui reçoit un tiers du total des recettes. Sa longueur est de trente-deux milles. Les recettes de l'Etat ont été de $40,603.23, et les frais d'entretien $10,821.04, ce qui a laissé un profit de $29,782.19.

Le chemin de l'Ile du Prince-Edouard a 211 milles de longueur. Les recettes se sont élevées à $153,413.13, et les frais d'exploitation à $240,489.90 ; les pertes de l'exercice sont conséquemment de $87,046.77.

Les recettes brutes de toutes les voies ferrées de l'Etat pendant le dernier exercice se sont élevées $3,060,074.35, et si on les compare à celles de l'exercice précédent elles accusent une diminution de $80,604.12. Les frais d'exploitation se sont élévés à $3,177,269.61, soit une diminution de $77,103.03.

Les pertes nettes dans les opérations de l'année ont été de $117,205,23.

## CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

### COMPTE DU CAPITAL.

Pendant l'exercice il a été ajouté $149,112.52 aux dépenses à compte du capital, ce qui, au 30 juin 1897, porte à $55,416,157.15 la dépense totale imputable sur le capital de tout le chemin tel que fusionné en vertu de l'acte 54-55 Victoria, ch. 50 (1891).

Les nouvelles dépenses de l'exercice se sont composées de $22,274.97 pour agrandissements à Halifax, de $37,206.44 pour la construction de l'embranchement qui s'étend de la Jonction-Windsor à Dartmouth, de $29,877.32 pour agrandissements à Moncton, et de $14,996.04 pour matériel roulant.

### COMPTE DU REVENU.

Les recettes brutes de l'exercice se sont élevées à $2,866,028.02, et les dépenses à $2,925,968.67, faisant un surplus de dépenses de $59,940.65. Les dépenses ont été de $86,858.95 moindres que celles de l'exercice précédent, et les recettes ont été de $91,612.08 en moins. Les pertes nettes dans les opérations de cet exercice ont été de $59,940.65.

Comparaison faite avec l'exercice précédent, le service des voyageurs a produit $979,005.57, augmentation de $7,579.31; le service des marchandises a donné $1,687,-050.42, diminution de $101,762.76, et le service de la poste et divers autres ont produit $199,972.03, augmentation de $2,571.37. Les recettes par mille ont été de $2,503.08, diminution de $86.80 par mille.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Si l'on compare les opérations du dernier exercice avec celles du précédent, les résultats suivants offrent de l'intérêt.

Le nombre total de voyageurs a été de 1,501,690, soit une augmentation de 29,824. Le service des marchandises s'est élevé à 1,296,028 tonneaux, soit une diminution de 83,590 tonneaux; le transport de plein parcours a augmenté de 470 tonneaux, et celui du parcours partiel a diminué de 84,060 tonneaux.

Il a été transporté 847,701 barils de farine, soit une augmentation de 25,604. Il a été transporté 1,093,499 boisseaux de grain, soit une augmentation de 29,114. Sur cette quantité, il n'en a pas été expédié à Halifax. Le bois accuse une augmentation de 17,023,010 pieds en superficie, la quantité totale transportée étant de 243,355,725 pieds. Il y a eu une augmentation de 8,031 dans le nombre d'animaux transportés, ce nombre a été de 72,082. La houille accuse une diminution de 49,151 tonnes, la quantité totale étant de 383,362 tonnes. Quant au sucre brut, il en a été transporté 4,925 tonnes, soit une diminution de 4,899 tonnes. Ce sucre était destiné aux stations locales. Du sucre raffiné il a été transporté 20,720 tonnes, soit une diminution de 19,461 tonnes; à l'exception de 6,957 tonnes, le reste était destiné à des points à l'ouest du chemin. Il a été transporté 7,708 tonnes de poisson frais, une augmentation de 1,364 tonnes; et un total de 5,880 tonnes de poisson salé, soit une augmentation de 139 tonnes.

Le transport des marchandises allant et venant d'Europe *via* Halifax a été de 20,156 tonnes, soit une diminution de 773 tonnes; sur cette quantité, 17,239 tonnes constituaient le trafic local.

L'hiver de 1896-97 n'a pas été rigoureux, et l'enlèvement de la neige et de la glace n'a coûté que $33,570.36, c'est-à-dire à peu près $19,000 de moins qu'à l'ordinaire.

Toutes les réparations nécessaires ont été exécutées, et le chemin de fer est en bon ordre.

Le nombre de milles parcourus par les trains a été de 4,714,661, augmentation de 59,490 milles. Le coût des trains était de 77·42c. par mille, 0·99c. de moins que l'année précédente.

Les frais d'exploitation se sont élevés à $2,555.43 par mille, diminution de $82.77 par mille.

La valeur du matériel disponible à la fin de l'exercice était de $638,832.89, y compris combustible, rails, etc.

On trouvera dans les rapports de l'ingénieur en chef du département nombre de tableaux statistiques et comparatifs, ainsi que d'autres renseignements intéressants sur le chemin de fer et son trafic pendant le dernier exercice et les exercices précédents.

## EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Ce chemin a 32 milles de longueur et va de la Jonction-Windsor, sur l'Intercolonial, à Windsor.

La Compagnie du chemin de fer Windsor et Annapolis exploite cette ligne sous le nom de "Dominion Atlantic-Railway". La compagnie paye tous les frais se rattachant à l'exploitation et elle garde les deux tiers des recettes brutes, l'Etat recevant l'autre tiers et se chargeant de tous les frais d'entretien. Cet arrangement s'exécute en vertu d'une convention en date du 13 décembre 1892, qui s'étend à un autre terme de 21 ans aux mêmes conditions que celles que comporte la convention de 1871.

L'administration et la surveillance de l'entretien des travaux sont aux frais de l'Etat, et les hauts fonctionnaires de l'Intercolonial sont chargés de ce soin.

La somme revenant à l'Etat (soit un tiers des recettes brutes) s'est élevée à $40,603.23, soit une augmentation de $4,041.40. Les frais d'entretien se sont élevés à $10,821.04, soit une diminution de $5,655.42, ce qui porte le profit de l'Etat à $29,782.19.

Ce chemin a été entretenu en bon état. On trouvera les détails aux annexes. (*Voir* Partie I, p. 95.)

## CHEMIN DE FER DE L'IE DU PRINCE-EDOUARD.

### COMPTE DU CAPITAL.

Le coût total du chemin et de son équipement imputable sur le compte du capital à la fin de l'exercice était de $3,750,565.38. Ce chiffre n'a pas été accru pendant l'exercice.

### COMPTE DU REVENU.

Au compte du revenu les recettes brutes se sont élévées à $153,443.13, et les frais d'exploitation à $240,489.90. soit un excédent de dépenses de $87,046.77.

Comparées avec celles de l'exercice précédent, les recettes brutes accusent une augmentation de $6,966.59. Le chemin a transporté 121,498 voyageurs, diminution de 1,088, produisant $62,695.07, diminution de $336.95; 52,151 tonneaux de fret, augmentation de 5,756 tonneaux, produisant $69,872.66, une augmentation de $4,480.74, et les recettes provenant du service de la poste et de divers autres services se sont élevées à $20,875.40, une augmentation de $2,148.90.

Comparaison faite avec l'exercice précédent, les dépenses ont augmenté de $15,351.

Le nombre de milles parcourus par les trains a été de 254,029, augmentation de 8,263.

Les frais de parcours des trains ont été de 94·67c. par mille, augmentation de 3·07c.; et par mille de chemin de fer, $1,145.19, augmentation de 73·10 par mille.

La valeur du matériel en magasin, à la clôture de l'exercice, était de $97,160.79.

La voie, les bâtiments et le matériel roulant ont été bien entretenus.

Un incendie, qui a eu lieu à Tignish au mois d'août 1896, a occasionné une dépense considérable.

Les détails de l'exploitation se trouvent aux annexes, partie I, p. 100.

## CHEMIN DE FER DE LA BAIE-DES-CHALEURS.

Recevant, de la compagnie propriétaire de cette voie ferrée, l'offre d'acheter son chemin, et désireux de répondre aux besoins urgents d'une section considérable du pays traversée par ce chemin et qui souffrait de son inactivité, le gouvernement consentit à essayer de le mettre en ordre et de l'exploiter durant l'hiver en rapport avec l'Intercolonial. Les résultats, depuis la fin de décembre jusqu'à la fin de mai, accusent une dépense de $18,679.97 pour l'exploitation, tandis que les recettes brutes se sont élevées à $6,725.08 seulement: soit une perte de $11,954.89. Le chemin fut de nouveau transféré à la compagnie le 31 mai 1897.

## ACTION DU GOUVERNEMENT RELATIVEMENT AUX LIGNES SUBVENTIONNÉES.

Note.—Les numéros entre parenthèses, après le titre de la compagnie, se rapportent à la liste des chemins de fer subventionnés par le parlement dans la Partie III.

Pour ce qui est des chemins de fer subventionnés par l'Etat, on verra par ce qui suit les progrès qui ont été faits en ce qui regarde le gouvernement. Il n'est ici question que des lignes et des compagnies qui ont pris des mesures définitives pour s'assurer de la subvention. Les renseignements sont jusqu'au 30 juin 1897.

Depuis que l'Etat a commencé à subventionner des entreprises de chemins de fer, les sommes suivantes ont été déboursées pour cette fin:—

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Exercice | 1883–84, | terminé le 30 juin | 1884, | $ 208,000 | 00 |
| do | 1884–85 | do | 1885 | 403,245 | 00 |
| do | 1885–86 | do | 1886 | 2,171,249 | 00 |
| do | 1886–87 | do | 1887 | 1,406,533 | 09 |
| do | 1887–88 | do | 1888 | 1,027,041 | 92 |
| do | 1888–89 | do | 1889 | 846,721 | 83 |
| do | 1889–90 | do | 1890 | 1,491,595 | 72 |
| do | 1890–91 | do | 1891 | 1,079,105 | 87 |
| do | 1891–92 | do | 1892 | 1,061,615 | 93 |
| do | 1892–93 | do | 1893 | 624,794 | 07 |
| do | 1893–94 | do | 1894 | 1,043,285 | 10 |
| do | 1894–95 | do | 1895 | 1,123,949 | 10 |
| do | 1895–96 | do | 1896 | 648,145 | 49 |
| do | 1896–97 | do | 1897 | 230,355 | 30 |
| | | | | $13,365,637 | 33 |

A ce qui précède il faut ajouter les subventions exceptionnelles qui suivent:—

| | | |
|---|---|---|
| Chemin de fer Canada-Central..................... | $ 1,525,250 | 00 |
| Chemin de fer Canadien du Pacifique............ | 25,000,000 | 00 |
| do do prolongement | 1,500,000 | 00 |
| Chemin de fer des Comtés de l'Ouest (section Digby et Annapolis)............................ | 500,000 | 00 |
| Total jusqu'au 30 juin 1897.. ............ | $41,890,887 | 33 |

La somme qui précède ne comprend pas la subvention annuelle payable à la Compagnie de chemin de fer Canada-Atlantique et Nord-Ouest, non plus que la

somme due à la province de Québec pour le chemin de fer de la Rive-Nord entre Ottawa et Québec, somme sur laquelle on n'a que l'intérêt à payer.

Les pages suivantes établissent, dans l'ordre alphabétique, la situation des compagnies dont les transactions avec l'Etat, au sujet des subventions, ne sont pas encore closes. Les rapports des exercices précédents donnent des renseignements sur les compagnies dont les subventions ont été payées avant le 1er juillet 1896.

Un relevé de ces déboursés se trouve à la Partie II, p. 44, et une liste des contrats se rattachant aux subventions passés dans le cours de l'exercice, à la partie IV.

On trouvera à la Partie III la liste des actes de subvention passés chaque année depuis 1882. Il n'a pas été accordé de subvention dans le cours des sessions de 1895 et 1896.

### Compagnie du chemin de fer Albert-Sud.

(*Voir* Rapport annuel de 1891-92.)

### Compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest.

(*Voir* Rapport annuel de 1889-90.)

### Compagnie de chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs.

(*Voir* Rapport annuel de 1895-96.)

### Compagnie de chemin de fer Jonction de Beauharnois.

(*Voir* Rapport annuel de 1895-96.)

### Compagnie de chemin de fer de Belleville et North-Hastings.

(*Voir* Rapport annuel de 1888-89.)

### Compagnie houillère de Boston et de la Nouvelle-Ecosse.

(*Voir* Rapport annuel de 1895-96.)

### Compagnie de chemin de fer de Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie.

(*Voir* nos 48, 181, 193, 240, 267 et 316.)

L'acte 48-49 Vic., ch. 59 (1885). accordait une subvention n'excédant pas $128,000 pour la construction de la partie comprise entre Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 28 avril 1886, contrat fut passé avec la compagnie le 16 juillet 1886, le chemin subventionné devant être terminé le 1er août 1889.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 26 novembre 1888, la somme de $45,000 a été payée. Le reste de la subvention, dont le privilège ne s'étendait qu'au 1er août 1889, a été accordé de nouveau par l'acte 53 Vict., ch. 2 (1890).

L'acte 53 Vict., ch. 2 (1890), a autorisé le paiement d'une subvention dont le montant ne devait pas dépasser $64,000 pour 20 milles de chemin de fer entre New-

boro' et Palmer's-Rapids. A cette subvention l'acte 54-55 Vict., ch. 8, en a substitué une autre du même montant pour la même distance de 20 milles, mais "commençant à un endroit situé à Newboro' ou dans le voisinage et allant jusqu'à Palmer's-Rapids", et les paiements devant se faire à l'achèvement de chaque section du chemin de fer comme suit: de Newboro à Westport, 4 milles; et de Westport à Palmer's-Rapids, 16 milles.

Par l'Acte des subventions aux chemins de fer 55-56 Vict., ch. 5 (1892), le montant resté impayé sur les subventions accordées par 52 et 53 Vict., a été voté de nouveau, et subséquemment encore par 57-58 Vic., chap. 4 (1894), la somme ne devant pas dépasser $86,800.

A la date de l'exercice 1891-92 il avait été payé $105,200. Il n'y a pas eu d'autres paiements jusqu'au 30 juin 1897.

### Compagnie du chemin de fer Brantford, Waterloo et Lac-Erie.

(*Voir* Rapport annuel 1895-96.)

### Compagnie de chemin de fer de Bouctouche et Moncton.

(*Voir* Rapport annuel 1893-94.)

### Compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique.

(*Voir* Rapport annuel 1888-89.)

### Compagnie du chemin de fer Canada-Est.

(*Voir* Rapport annuel 1894-95.)

### Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

(*Voir* n° 243.)

L'Acte des subventions 55-56 Vic., ch. 5 (1892), autorisait une subvention limitée à $80,000 pour la construction de 25 milles d'un chemin de fer partant de Revelstoke ou près de là, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, et allant à la tête du lac de l'Arc.

Le 14 octobre 1893, un contrat a été conclu avec la Compagnie du chemin de fer du Pacifique pour l'exécution de l'entreprise dont l'achèvement fut fixé au 1er août 1896. Durant l'exercice de 1894-95, une somme de $28,000 a été payée pour les 10 premiers milles à partir de Revelstoke, et durant le dernier exercice le reste de la subvention a été payé—ce qui porte la totalité des paiements à $80,000.

### Compagnie du chemin de fer du Cap de la Madeleine.

(*Voir* n° 369.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte de Québec, 58 Vic., ch. 63 (1895), avec pouvoir de construire une ligne de chemin de fer à partir de quelque point sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, dans la paroisse de Sainte-Marie de la Madeleine, jusqu'au fleuve Saint-Laurent dans cette paroisse.

L'Acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a autorisé une subvention pour lui venir en aide jusqu'au montant de $9,600 pour trois milles de chemin, à partir

du Cap-de-la-Madeleine jusqu'à l'embranchement des Piles du chemin de fer Canadien du Pacifique pour y faire un raccordement.

Cette compagnie a demandé et obtenu de passer un contrat pour exécuter les travaux le 26 juin 1896.

Durant l'exercice, la somme de $7,424 a été payée pour la distance de 2·32 milles.

### Compagnie de Prolongement du chemin de fer du Cap-Breton.

(*Voir* Rapport annuel 1895–96.)

### Compagnie de chemin de fer de Caraquette.

(*Voir* Rapport annuel 1888–89.)

### Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick.

(*Voir* nos 40, 143, 156, 205 et 353.)

Par l'acte 47 Vic., ch. 8 (1884), une subvention n'excédant pas $128,000 a été accordée pour aider à la construction d'environ 40 milles du chemin de fer Central, à partir de la tête du Grand-Lac jusqu'au chemin de fer Intercolonial, entre Sussex et Saint-Jean, N.-B.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 5 juin 1886, contrat fut passé le 7 juillet 1886 avec la Compagnie du chemin de fer Central pour une ligne partant de la Rivière-au-Saumon, à la tête du Grand-Lac, et allant à Norton, sur l'Intercolonial, les travaux devant être terminés pour le 1er juillet 1888. Certains travaux ont été exécutés, mais les obligations du contrat n'ont pas été remplies, et aucune partie de la subvention n'a été payée. Le droit à la subvention s'étant éteint, il a été rétabli par l'acte des subventions, 52 Vic., ch. 3 (1889).

Le 1er décembre 1890, un nouveau contrat était passé avec la compagnie pour les travaux couverts par l'acte des subventions de 1889, la limite de la subvention étant $128,000 ; ce contrat couvrait aussi une subvention pour 4½ milles, dont la limite était de $14,400, autorisé par l'acte 53 Vic., ch. 2, ce qui portait la subvention totale à $142,400, la longueur totale du chemin subventionné étant de 44½ milles. Les travaux devaient être finis le 1er décembre 1891.

L'acte 51 Vic., ch. 3, autorisait l'octroi à cette compagnie, comme subvention, de certains rails de fer pour une valeur de $83,612.54, loués à la Compagnie du chemin de fer Saint-Martin et Upham (chemin de fer que la Compagnie du chemin de fer Central a acquis ; la vente ayant été approuvée par un arrêté du conseil du 15 novembre 1887), l'octroi portant pour condition que ces rails devaient être remplacés par des rails d'acier. Les rails d'acier ont été substitués aux rails de fer, et un arrêté du conseil du 18 octobre 1889 a autorisé le transfert des vieux rails à la compagnie.

L'acte des subventions de 1894, 57-58 Vic., ch. 4, a autorisé une subvention à cette compagnie, ne dépassant pas $48,000, pour quinze milles de son chemin, de Chipman aux houillères de New-Castle, et un contrat pour les travaux fut passé avec la compagnie le 7 septembre 1895.

A la clôture de l'exercice 1891-92 il avait été payé, y compris la valeur de ces rails, $159,251.54. Il n'y a pas eu d'autres paiements jusqu'au 30 juin 1897.

Compagnie de chemin de fer d'embranchement de Chatham.

(*Voir* Rapport annuel de 1893-94.)

Compagnie de chemin de fer de Transport Maritime de Chignectou.

(*Voir* Rapport annuel de 1895-96.)

Compagnie du chemin de fer de Cobourg, Northumberland et Pacifique.

(*Voir* nos 301, 249 et 275.)

L'acte 52 Vic., ch. 62 (1889), a constitué cette compagnie pour la construction d'un chemin de fer du havre de Cobourg à la rivière Trent, au chemin de fer Ontario et Québec, et allant jusqu'aux régions minières de Marmora et Belmont.

Par législation subséquente, en 91-92-94, la charte de la compagnie a été restaurée, et pouvoirs ont été donnés à la compagnie de prolonger sa voie jusqu'aux terres minières du comté d'Hastings, et de la louer à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, le temps fixé pour l'achèvement étant le 9 juillet 1898.

L'acte des subventions de 1894 a autorisé une subvention de $96,000 pour trente milles du chemin de fer de la compagnie, de Cobourg au chemin de fer Ontario et Québec, et l'acte des subventions de 1892 a autorisé une nouvelle subvention de $60,800 pour dix-neuf milles. Le même acte a restauré la subvention autorisée en 1890.

On a passé avec la compagnie, le 19 juin 1894, un contrat pour la construction de quarante-neuf milles, à terminer le 1er d'août 1896.

Un arrêté du conseil du 28 décembre 1894 a approuvé un arrangement conclu entre la compagnie et le chemin de fer Canadien du Pacifique en date du 30 juin 1894, pour la concession du chemin à cette dernière compagnie, lorsqu'il sera terminé, pour une période de 999 ans.

L'acte des subventions de 1897, 60-61 Vict., ch. 4, a autorisé, au lieu des subventions accordées par l'acte de 1892, une subvention de $3,200 par mille pour 50 milles depuis Cobourg jusqu'au chemin de fer Ontario et Québec, et une autre subvention de 50 pour 100 sur le prix de revient dépassant $15,000 par mille—la subvention totale ne devant pas excéder $6,400 par mille.

Rien n'avait été payé le 30 juin 1897.

Compagnie de chemin de fer et de navigation Colombie et Kootenay.

*Affermé à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.*

(*Voir* Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie de chemin de fer de la Vallée de la Cornwallis.

(*Voir* Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie de chemin de fer et de houille de Cumberland.

(*Voir* Rapport annuel de 1894-95.)

Compagnie de chemin de fer Dominion-Atlantic.

(*Voir* Compagnie de chemin de fer des Comtés de l'Ouest.)

Compagnie de chaux du Canada.

(*Voir* Rapport annuel de 1888-89.)

Compagnie houillère Dominion.

(*Voir* Rapport annuel de 1895-96.)

Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond.

(*Voir* n[os] 99, 175, 214, 292 et 339.)

Par l'acte des subventions de 1888, 50-51 Vic., ch. 24, une subvention ne dépassant pas $96,000 a été accordée à la Compagnie du chemin de fer du Comté de Drummond pour 30 milles de son chemin de fer partant de Drummondville en allant vers Nicolet, P.Q.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 12 novembre 1887, contrat fut passé avec la compagnie le 1[er] décembre 1887, pour la construction d'une ligne à partir du chemin de fer Sud-Est, au village de Drummondville, jusqu'au bras sud-ouest de la rivière Nicolet, devant être terminée le 1[er] août 1891.

Le 2 mai 1889, la compagnie a été admise à passer contrat pour le reste ($17\frac{1}{2}$ milles) des 30 milles subventionnés.

L'acte des subventions aux chemins de fer de 1889, 52 Vic., ch. 3, a accordé une nouvelle subvention de $14,400 pour $4\frac{1}{2}$ milles à partir de l'extrémité de la ligne déjà subventionnée jusqu'au quai Ball, sur le fleuve Saint-Laurent, et la compagnie fut admise à passer un contrat pour ces travaux le 21 janvier 1890.

L'acte des subventions 53 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé une subvention ne devant pas dépasser $76,000 pour 24 milles du chemin de fer de cette compagnie depuis Drummondville jusqu'à Sainte-Rosalie. Le 2 février 1891, la compagnie a été admise à passer contrat pour ces travaux.

L'acte des subventions 55-56 Vic., ch. 5 (1892), autorise de donner à la compagnie une subvention ne devant pas dépasser $14,720 pour $4\frac{6}{10}$ milles partant du quai de Ball et allant à la Jonction de Sainte-Rosalie.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a autorisé en faveur de cette compagnie une subvention ne devant pas dépasser $96,000 pour 30 milles de chemin de fer à partir de Saint-Léonard en allant vers l'ouest pour se raccorder à l'Intercolonial à la Jonction de la Chaudière. On a passé contrat avec la compagnie pour l'entreprise le 14 novembre 1894.

A la fin de l'exercice 1892-93, il avait été payé à cette compagnie la somme de $195,840, et durant le dernier exercice une autre somme de $92,096 a été payée, ce qui forme un total de $287,936 au 30 juin 1895. Aucun paiement n'a été fait durant le dernier exercice.

Compagnie de chemin de fer Elgin, Petitcodiac et Havelock.

(*Voir* Rapports annuels de 1885-86, et 1890-91.)

Compagnie de chemin de fer Erié et Huron.

(*Voir* Rapport annuel de 1886-87.)

Compagnie de chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo.

(*Voir* Rapport annuel de 1886-87.)

Compagnie de pont Frédéricton et Sainte-Marie.

(*Voir* Rapport annuel de 1888-89.)

Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié.

(*Voir* Rapport annuel de 1893-94.)

Compagnie de chemin de fer Great-Eastern.

(*Voir* n^os 88, 114, 174, 213, 235 et 296.)

L'acte 47 Vic., ch. 10, a autorisé l'octroi d'une subvention de pas plus de $32,000 sur une distance portée à 10 milles pour la construction d'une ligne d'Yamaska à la rivière Saint-François, et la Compagnie de chemin de fer Great-Eastern ayant demandé cette subvention, contrat a été passé avec elle le 12 octobre 1886, en vertu d'un arrêté du conseil du 9 du même mois ; la date du parachèvement des travaux étant fixée au 1er octobre 1887.

Le chemin ayant été terminé et inspecté, la subvention entière due pour sa longueur réelle, 6 milles, c'est-à-dire $19,200, a été payée sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 27 mars 1887.

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 24, autorisation fut donnée d'accorder à la compagnie une subvention n'excédant pas $96,000 pour 30 milles de son chemin de fer, à partir de la rivière Saint-François jusqu'au chemin de fer d'Arthabaska (Grand-Tronc) à Saint-Grégoire, et en vertu d'un arrêté du conseil contrat fut passé avec elle le 16 mars 1888 pour l'exécution des travaux. Au cours de l'exercice, la somme de $16,300 a été payée sur cette subvention de $96,000 pour les 6·66 milles de chemin depuis la rive est de la rivière Nicolet jusqu'à la ligne du Grand-Tronc à Saint-Grégoire.

L'acte 52 Vic., ch. 3, a autorisé une nouvelle subvention de $64,000 pour une nouvelle longueur de 10 milles à partir de Saint-Grégoire. Cette subvention a été de fait votée de nouveau par l'acte 56 Vic., ch. 2 (1893).

Autorisation a été donnée de conclure un contrat pour cette entreprise, mais le contrat n'est pas encore signé.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé le paiement d'une subvention de 15 pour 100 sur la valeur de deux ponts, l'un sur la rivière Nicolet et l'autre sur la rivière Saint-François, jusqu'à concurrence de $37,500. Le 20 juin 1891, la compagnie a signé un contrat pour l'entreprise. Au cours de l'exercice, la somme de $4,845 a été payée pour travaux sur le pont de Nicolet.

L'acte des subventions 54-55 Vic., ch. 3, a autorisé le paiement du solde impayé ($79,700) de la subvention accordée par l'acte 50-51 Vic., ch. 26, et qui s'était éteinte, pour un chemin de fer allant de la rivière Saint-François au chemin de fer Arthabaska à Saint-Grégoire.

En vertu d'un contrat portant la date du 16 avril 1894, et confirmé par 57-58 Vic., ch. 63 (1894), la Compagnie de chemin de fer Atlantique et lac Supérieur a fait l'acquisition du chemin de fer entre Yamaska et Saint-Grégoire.

Somme totale payée à la compagnie jusqu'au 30 juin 1892, $40,345. Il n'a pas été fait d'autre paiement jusqu'au 30 juin 1897.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

**Compagnie du chemin de fer Grand-Nord.**

(*Voir* nos 33, 37, 72, 79, 154, 215, 231, 308, 309, 346, 371 et 407.)

Par l'acte 47 Vic., ch. 8 (1884), une subvention n'excédant pas $32,000 fut accordée à cette compagnie pour la construction d'une ligne allant de Saint-Jérôme à New-Glasgow, Québec; la longueur du chemin est estimée à 10 milles.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 3 février 1885, contrat a été passé avec la compagnie le 14 du même mois pour la construction du chemin qui devra être terminé pour le 1er juillet 1885.

La ligne fut terminée et inspectée, et sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 2 mars 1885 il fut payé $25,088 pour 7·84 milles.

Par l'acte 49 Vic., ch. 10 (1886), une subvention n'excédant pas $57,600 fut accordée pour une ligne allant de New-Glasgow à Montcalm, distance d'environ 18 milles. La Compagnie du chemin de fer Grand-Nord l'ayant démandée, elle lui fut accordée sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 18 juillet 1887, qui en a aussi approuvé la localisation. Le contrat passé le 19 août suivant comporte que le chemin devra être terminé le 1er août 1890.

Par l'acte 49 Vic., ch. 10, une subvention ne dépassant pas $22,400 fut accordée pour la construction d'une ligne de Saint-André à Lachute, Qué., 7 milles.

La compagnie ci-dessus a demandé la subvention, mais aucun contrat n'a été passé. La même subvention a de nouveau été autorisée par l'acte de 1889, 52 Vic., ch. 3., et à la date du 8 octobre 1890 contrat a été passé pour l'exécution des travaux, dont l'achèvement était fixé au 1er août 1891. Le chemin a été terminé et ouvert au public en janvier 1892.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé une subvention limitée à $48,000 pour un chemin de fer depuis Montcalm jusqu'au chemin de fer Canadien du Pacifique entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, quinze milles.

L'acte 54-55 Vic., ch. 8 (1891), a autorisé le paiement de la somme de $28,100 restée impayée sur la subvention accordée en 1886.

L'acte 56 Vic., ch. 2 (1893), a autorisé le paiement de la somme de $25,600 restée impayée sur la subvention accordée en 1891, et un nouveau contrat a été passé avec la compagnie pour cette entreprise le 16 juin 1894.

Par le même acte, la subvention n'excédant pas $48,000 accordée à la compagnie pour la construction de 15 milles de son chemin à partir de Montcalm jusqu'au chemin de fer Canadien du Pacifique, entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, par l'acte 53 Vic., ch. 2, a été accordée de nouveau. On a passé un contrat avec la compagnie pour cette entreprise le 16 juin 1894.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a autorisé en faveur de cette compagnie une subvention de $96,000 pour 30 milles de chemin de fer à partir d'un point de raccordement au chemin de fer des Basses-Laurentides près de Saint-Tite, en allant vers l'ouest, au lieu de la subvention antérieure accordée à la Compagnie du chemin de fer Maskinongé et Nipissingue. On a passé contrat avec la compagnie pour les travaux le 16 septembre 1895, à être terminés le 30 novembre 1896.

L'acte des subventions 60-61 Vict., ch. 4 (1894), a autorisé le paiement des soldes restés impayées, n'excédant pas $182,400, pour 64 milles de chemin de fer entre Montcalm et le raccordement avec le chemin de fer des Basses-Laurentides près de

Saint-Tite. Aussi pour 9 milles calculés en moins dans la distance entre Montcalm et Saint-Tite; aussi pour 35 milles de Saint-Jérôme à Hawkesbury; ces deux dernières étant les subventions de $32,000 par mille avec 50 pour 100 des dépenses de $15,000 par mille. Le tout ne devant pas excéder $6,400 par mille.

Pendant l'exercice 1894-95 il a été payé $32,000 pour une section de dix milles entre le 18e et le 28e mille à partir de Saint-Jérôme, et pendant l'exercice 1895-96 il a été payé $32,000 pour dix milles à l'ouest de Saint-Tite: portant à $142,688 la totalité des paiements faits à cette compagnie. Il n'a pas été fait d'autres paiements jusqu'au 30 juin 1897.

Compagnie de chemin de fer dit "Gulf Shore" du Nouveau-Brunswick.

(*Voir* nos 374 et 382.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte du Nouveau-Brunswick 48 Vic., ch. 49 (1884), pour la construction d'un chemin de fer partant de quelque endroit sur la ligne du chemin de fer de Caraquette, allant au village de Tracadie, où quelque endroit dans la paroisse de Sumarey, comté de Gloucester. L'acte 57 Vic., chap. 73 (1894), a fait revivre la charte de cette compagnie.

L'acte des subventions du Canada 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a autorisé une subvention au montant de $38,400 pour une ligne de chemin de fer partant d'un endroit sur le chemin de fer Caraquette à ou près du garage de Poquemouche, en allant au village de Tracadie, distance de 12 milles.

La compagnie ayant demandé cette subvention, il lui fut accordé de passer un contrat pour les travaux le 22 avril 1896. Pendant le dernier exercice et jusqu'au 30 juin 1897, la compagnie a reçu $28,635.05.

Compagnie du chemin de fer Jonction de Guelph.

(*Voir* Rapport annuel de 1888-89.)

Compagnie du chemin de fer Embranchement de Harvey.

(*Voir* Rapport annuel de 1889-90.)

Compagnie du chemin de fer fer d'Hereford (ci-devant Cie d'Embranchement d'Hereford).

(*Voir* Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie du chemin de fer Intercolonial.

(*Voir* Rapports annuels de 1887-88 et 1889-90.)

Compagnie du chemin de fer Inverness et Richmond.

(*Voir* nos 208 et 357.)

L'acte de la province de la Nouvelle-Ecosse, 50 Vic., ch. 60 (1887), a constitué cette compagnie pour la construction d'une ligne de chemin de fer entre Hawkesbury et un endroit dans le district de Margaree. L'acte de 1888, ch. 79, a autorisé la

construction du chemin depuis Port-Hawkesbury et Port-Hastings, Judique, Port-Hood, Mabou et Margaree, jusqu'à Eastern-Harbour, Chéticamp.

L'acte des subventions, 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a autorisé en faveur de cette compagnie une subvention de $80,000 pour 25 milles de chemin de fer allant de Port-Hawkesbury vers Chéticamp, et la compagnie a passé contrat pour cette entreprise le 23 novembre 1894, la date fixée pour l'achèvement étant le 1er décembre 1896.

Rien n'a encore été payé à venir au 30 juin 1897.

### Compagnie du chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa.

(Nos 24, 159 et 301.)

Par l'acte 47 Vic., ch. 8 (1804), la Compagnie du chemin de fer Ironside, Bancroft et Ottawa a reçu une subvention ne devant pas dépasser $106,000 pour une ligne d'environ 50 milles de long à partir de l'embranchement Victoria du chemin de fer Midland jusqu'au village de Bancroft.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 10 juillet 1886, contrat fut passé avec la compagnie le 10 août 1886.

Le solde non payé de la subvention, $145,000, a été accordé de nouveau par l'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), puis encore par l'acte 56 Vic., ch. 2 (1893).

Pendant l'exercice il a été payé $48,000, ce qui porte à $144,000 le total des paiements faits jusqu'au 30 juin 1897.

### Compagnie du chemin de fer des Joggins.

(*Voir* Rapport annuel de 1891-92.)

### Compagnie du chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental.

(*Voir* Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec.)

### Compagnie du chemin de fer Kingston et Pembroke.

(*Voir* Rapport annuel de 1884-85.)

### Compagnie du chemin de fer Lac-Erié et Rivière-Détroit.

Ci-devant "Compagnie du chemin de fer Lac-Erié, Essex et Détroit, nom changé par l'acte fédéral 54-55 Vic., ch. 88 (1891).

(*Voir* Rapport annuel, 1893-94.)

### Compagnie du chemin de fer L'Assomption.

(*Voir* Rapport annuel 1886-87.)

### Compagnie du chemin de fer Leamington et Saint-Clair.

(*Voir* Rapport annuel 1888-89.)

Compagnie du chemin de fer de Colonisation du Lac-Témiscamingue.

(N[os] 55, 84, 119, 122, 169, 216, 278, 282 et 324.)

Par l'acte 48-49 Vic., ch. 59, une subvention fut autorisée pour aider à la construction d'une ligne de chemin de fer depuis le Long-Saut jusqu'au pied du lac Témiscamingue, destinée à racheter certains rapides de la rivière des Outaouais. La subvention ne devait pas dépasser $25,000 pour une distance de 8 milles. Le 25 novembre 1885 contrat fut passé pour la construction de 6 milles, à terminer pour le 1[er] janvier 1887.

Conformément à une disposition expresse à cet effet contenue dans l'article 2 de l'acte 49 Vic., ch. 10, des lettres patentes furent émises sous l'autorité d'un ordre du conseil du 20 juillet 1886 et publiées dans la *Gazette du Canada* du 24, accordant une charte pour la construction de ce chemin de fer à la Compagnie du chemin de fer de Colonisation du Lac-Témiscamingue.

Par l'acte 49 Vic., ch. 10, une nouvelle subvention de $6,000 fut autorisée pour la construction de quais et débarcadères en rapport avec cette ligne. Cette suvention fut subséquemment annulée, et par l'acte 50-51 Vic., ch. 24 (1887), la définition des parties du chemin auxquelles les actes précédents avaient accordé des subventions fut corrigée. La subvention totale restant toutefois au même chiffre, $31,600.

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 24, la subvention de $33,600 fut autorisée pour 10½ milles de la ligne de cette compagnie depuis le Long-Saut jusqu'au lac Kippewa. Le contrat pour cette subvention a été passé le 27 juin 1888.

Par l'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), il a été autorisé une subvention ne dépassant pas $48,000 pour 15 milles à partir de la station Mattawa, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, en allant vers le Long-Saut, ou *vice versa*.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé une subvention ne dépassant pas $64,000 pour 20 milles à partir de l'extrémité nord de la ligne subventionnée par l'acte 52 Vic., ch. 3.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), autorise d'accorder à cette compagnie à la place des subventions qui précèdent de 1889-90, une subvention ne dépassant pas $112,000 pour 35 milles de son chemin à partir de Mattawa jusqu'au Long-Saut.

Le même acte accorde une subvention à la compagnie pour 15 milles de son chemin à partir du Long-Saut jusqu'à la traverse de la rivière Kippewa, et 15 pour 100 de la valeur d'un pont en bois (à armatures) sur la rivière Ottawa, près de Mattawa, mais de pas plus de $15,000, et ne dépassant pas en tout $63,000.

Le 31 août 1893 un contrat fut passé avec la compagnie pour la construction de la section entre Mattawa et les rapides du Long-Saut, suivant les conditions de la subvention de 1892.

L'acte spécial 54-55 Vic., ch. 94 (1891), a donné à la compagnie le pouvoir de transférer ou louer son chemin à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, et aussi de prolonger le chemin jusqu'à la tête du lac Témiscamingue; les travaux de la compagnie devant être terminés au 30 juillet 1896. La Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique contrôle aujourd'hui le chemin.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a autorisé les subventions antérieurement accordées, en a fait revivre le solde resté impayé, et a autorisé une subvention supplémentaire, la totalité des subventions ne devant pas dépasser $274,940.

Le 12 septembre 1894, un nouveau contrat a été passé avec la compagnie pour les travaux qui doivent être compris entre Mattawa et le lac Kippewa.

Par un autre contrat du 1er juin 1894, la compagnie a entrepris de construire un pont à fermes sur la rivière Ottawa, à Mattawa.

A l'expiration de l'exercice de 1888-89, la somme de $52,760 avait été payée. Aucun autre paiement ne fut fait qu'au cours de l'exercice 1894-95, alors qu'une autre somme de $233,198.95 fut payée. Dans lè cours de l'exercice 1895-96, les paiements se sont élevés à $17,900.75, formant un total de paiements de $303,859.70 faits au 30 juin 1896, et laissant sur le montant de la subvention un solde de $6,476.25 non payé. Ce solde a été payé durant le dernier exercice. Total de la subvention payée, $310,335.95.

### Compagnie de chemin de fer Lotbinière et Mégantic.

(*Voir* nos 253 et 338.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte de Québec, 52 Vic., ch. 89 (1889), pour la construction d'un chemin de fer partant de l'église (ou près de là) de Saint-Jean-Deschaillons, dans le comté de Lotbinière, et allant à Glen-Lloyd, dans le comté de Mégantic.

Par l'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), une subvention jusqu'à concurrence de $48,000 fut autorisée pour 15 milles d'un chemin de fer allant de Saint-Jean-Deschaillons à Glen-Lloyd.

Le 17 juillet 1893, un contrat fut passé avec la compagnie pour l'exécution de l'entreprise ainsi subventionnée, et à ce contrat en a été substitué un autre en date du 27 février 1894, pour entre Saint-Jean-Deschaillons et la station Lyster, sur le chemin de fer Grand-Tronc.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a autorisé en faveur de la compagnie une subvention limitée à $48,000, pour un autre parcours de 15 milles.

Le 19 novembre un contrat fut passé avec la compagnie pour la distance entre la station Lyster et Lyster, deux milles et demi, et douze milles et demi à partir des quinze milles construits. Ce contrat fut modifié par un autre portant la date du 3 juillet 1896 et qui substituait 2½ milles à l'extrémité nord de la ligne pour 2½ milles de la station Lyster à Lyster.

Au cours du dernier exercice il a été payé $22,400, ce qui complète la somme des subventions accordées à cette compagnie, $96,000.

### Compagnie de chemin de fer Midland.

(N° 336.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte de la Nouvelle-Ecosse 59 Vic., chap. 85 (1896), avec pouvoir de construire un chemin de fer allant de Windsor à Maitland ou près de Maitland, et de là, *via* Clifton, à un point entre Truro et Stewiacke, sur l'Intercolonial ; de là à Eastville ; avec prolongements et embranchements à des mines de houille et de fer et à des ports d'expédition.

Par l'acte fédéral des subventions 57-58 Vic., chap. 4 (1894), autorisation a été donnée d'accorder une subvention de $3,200 par mille pour 90 milles de chemin de

fer allant de Newport ou Windsor à Truro, ou un point entre Truro et Stewiacke, et d'un point sur le dit chemin de fer à un point près d'Eastville, et d'Eastville, par la vallée de la rivière Musquodoboit, vers un point sur l'embranchement Dartmouth de l'Intercolonial, au lieu d'une subvention autorisée en 1892; aussi, pour un pont de chemin de fer traversant la rivière Shubenacadie, une subvention de 15 pour 100 sur la valeur de la construction. Le total des subventions ne devant pas excéder $300,000.

La compagnie de chemin de fer Midland, ayant pétitionné, fut admise à conclure un contrat pour ces travaux le 30 juillet 1896, les dits travaux devant être terminés le 1er août 1898.

Au 30 juin 1897 il n'avait pas encore été fait de paiements.

Compagnie de chemin de fer de Colonisation de Montfort.

(*Voir* nos 245, 310, 373 et 441.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte de Québec, 53 Vic., ch. 107 (1890), pour la construction d'un chemin de fer partant d'un point donné sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, ou le chemin de fer Montréal et Occidental, soit de Lachute, Saint-Jérôme ou Saint-Sauveur, ou près de la ligne allant à Montfort, et pour la continuation du chemin jusqu'à un point donné sur la rivière Rouge, dans le township d'Arundel.

L'acte fédéral 55-56 Vic., ch. 5 (1892), a autorisé l'octroi d'une subvention à cette compagnie jusqu'à concurrence de $67,200 pour 21 milles d'une voie ferrée allant de Lachute, Saint-Jérôme ou Saint-Sauveur, ou près de là, sur la ligne du chemin de fer Montréal et Occidental, à Montfort.

L'acte 56 Vic., ch. 3 (1893), a confirmé cette subvention, avec une addition fixant la largeur de la voie à "trois pieds".

Le 16 mai 1893, un contrat fut passé avec la compagnie pour la construction de 21 milles de chemin de fer de Saint-Sauveur à Montfort, et à l'ouest, le chemin devant être terminé pour le 1er septembre 1895.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a autorisé une subvention de $38,400 en faveur de la dite compagnie pour 12 milles de son chemin, à partir de l'extrémité des 21 milles déjà subventionnés, et la compagnie a été admise à conclure un contrat le 30 juillet 1896: la rivière Rouge devant servir de point terminal pour la distance subventionnée.

Au 30 juin 1895, la somme de $67,200 avait été payée. Il n'y a pas eu d'autres paiements de faits jusqu'au 30 juin 1897.

Compagnie de chemin de fer Jonction de Montréal et Champlain.

(*Voir* Rapport annuel de 1892-93.)

Conpagnie de chemin de fer Montréal et Lac-Maskinongé.

(*Voir* Rapport annuel de 1890-91.)

Compagnie de chemin de fer Montréal et Sorel.

(*Voir* Rapport annuel de 1892-93.)

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

### Compagnie de chemin de fer Montréal et Occidental.

(*Voir* Rapport annuel de 1893-94.)

### Compagnie de chemin de fer Montréal et Ottawa.

(Ci-devant Compagnie du chemin de fer Vaudreuil et Prescott.)

(*Nom changé par* 53 *Vic., ch.* 58.)

(*Voir* nos 97, 186, 237 et 320.)

L'acte des subventions de 1887, 50-51 Vic., ch. 24, a autorisé une subvention de $96,000 en faveur de la dite compagnie pour 30 milles de son chemin allant de Vaudreuil à Hawkesbury, le montant de cette subvention n'excédant pas $96,000.

Le 11 février 1889, contrat a été passé avec la compagnie pour les 30 milles ci-dessus mentionnés, à partir du chemin de fer Grand-Tronc à Vaudreuil. La date fixée pour l'achèvement des travaux était le 1er août 1891.

Le 4 octobre 1890, la compagnie a été autorisée à ouvrir à la circulation la partie de son chemin qui va de Vaudreuil à Rigaud, 16 milles.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé une subvention de $96,000 pour une nouvelle longueur de 30 milles en allant vers Ottawa.

L'acte 54-55 Vic., ch. 8 (1891), a autorisé le paiement du solde de $46,040 de la subvention votée en 1887.

En septembre 1892, après inspection, permission fut donnée de livrer à la circulation la partie du chemin entre Vaudreuil et Pointe-Fortune, 23½ milles.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a fait revivre ce qui était resté impayé des subventions de 1887 et 1890, et un contrat fut conclu avec la compagnie, en vertu de cet acte, le 26 juin 1896, le temps fixé pour l'achèvement étant le 1er août 1898.

Au cours du dernier exercice la compagnie a reçu $32,000, ce qui porte à $105,600 le total des paiements faits jusqu'au 30 juin 1897.

Ce chemin de fer a été affermé à perpétuité à la Compagnie du Pacifique.

### Compagnie de chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec.

(*Nom changé en celui de* Compagnie de chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental *par l'acte 53 Vic., ch. 62.*)

(*Voir* Rapport annuel 1895-96.)

### Compagnie du chemin de fer Nakusp et Slocan.

(*Voir* Rapport annuel 1894-95.)

### Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard.

(*Voir* Rapport annuel 1888-89.)

Compagnie de chemin de fer dite "New-Glasgow Iron, Coal and Railway Company.

( *Voir* Rapport annuel 1895-96.)

Compagnie du chemin de fer "Northern and Pacific Junction."

( *Voir* Rapport annuel de 1890-91.)

Compagnie de chemin de fer "Northern and Western."

( *Voir* Rapport annuel de 1889-90.)

Aussi sous l'en-tête "Chemin de fer du Canada Est", dans le présent rapport.

Compagnie de chemin de fer "Central" de la Nouvelle-Ecosse.

*Voir* nos 129, 135 et 307.)

Par l'acte de 1887, 50-51 Vic., ch. 24, la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse a reçu, pour 34 milles de son chemin, une subvention ne dépassant pas $108,800. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 16 septembre 1887, la compagnie a été admise à passer contrat le 17 octobre suivant. L'entreprise à exécuter consiste en une ligne de chemin de fer partant de Lunenburg, sur la côte est de la Nouvelle-Ecosse, et allant vers l'ouest jusqu'au point du district de New-Germany, avec un embranchement d'environ ¾ de mille, jusqu'au quai de chemin de fer de Bridgewater, le tout devant être terminé le 31 décembre 1889.

Par l'acte 51 Vic., ch. 3 (1888), l'octroi d'une nouvelle subvention n'excédant pas $147,200 a été autorisé pour 46 milles de chemin de fer de la compagnie, et sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 9 octobre 1888, un contrat portant la date du 15 octobre 1888 a été passé pour la construction d'un chemin de 39½ milles partant d'un point à 33½ milles de Lunenburg et allant à Middleton, sur le chemin de fer Windsor et Annapolis; les travaux devant être terminés pour le 31 décembre 1890.

L'acte des subventions 56 Vic., ch. 2 (1893), a autorisé le paiement du solde de $4,500. A la clôture de l'exercice 1891-92 le total des paiements faits à cette compagnie s'élevait à $230,700, couvrant la distance de Lunenburg à Middleton et l'embranchement de Bridgewater, 73½ milles en totalité.

Un arrêté du conseil du 2 juillet 1894 a ordonnancé le paiement de $4,500, mais on n'avait pas fait de nouveaux paiements au 30 juin 1897, en attendant la décision de certains sujets en litige.

Compagnie du chemin de fer "Southern" de la Nouvelle-Ecosse.

( *Voir* nos 207 et 272.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte de la Nouvelle-Ecosse, 51 Vic., ch. 72, sous le nom de "Compagnie de chemin de fer Annapolis et Atlantique." Son nom a été changé comme ci-dessus par l'acte 57 Vic., ch. 65.

L'acte fédéral 55-56 Vic., ch. 5 (1892), lui a accordé une subvention (remplaçant celle qui lui avait été donnée précédemment) pour 75 milles de chemin de fer entre

Sand-Point, Shelburne-Harbour, N.-E., à Annapolis-Royal, et jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer "Central" de la Nouvelle-Ecosse, à New-Germany ou près de là; la subvention étant limitée à $240,000.

Cette compagnie ayant demandé cette subvention, on a passé contrat avec elle le 12 janvier 1894 pour la constructiou d'une ligne à partir de Sand-Point et allant vers New-Germany. Un arrêté du conseil du 25 août 1894 a approuvé le tracé des 75 milles complets du chemin.

### Compagnie du chemin de fer Ontario et Pacifique.

(*Nom changé en celui de* Compagnie du chenin de fer Ottawa et New-York par l'acte 60 Vict., chap. 57, 1897.)

(*Voir* n[os] 31, 115, 150 et 288.)

Par l'acte 47 Vic., ch. 8 (1884), une subvention de $262,400, basée sur une distance estimée à 82 milles, a été accordée à la Compagnie du chemin de fer Ontario et Pacifique, pour une voie ferrée de Cornwall à Perth ; et le 27 juillet 1896 contrat fut passé avec la compagnie sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 1[er] du même mois, pour la construction de la dite ligne par voie de Newington, Chrysler, Manotick et Franktown, le chemin devant être terminé pour le 1[er] juillet 1888. Cette subvention s'est éteinte le 1[er] juillet 1888.

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 24, une nouvelle subvention de $19,200 a été accordée pour une distance de six milles.

L'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une subvention ne devant pas dépasser $172,400, à payer à cette compagnie pour un chemin entre Cornwall et Ottawa.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5, de 1892, remet en vigueur la subvention accordée en 1889, la longueur du chemin étant portée à 53 $\frac{87}{100}$. Le 1[er] juin 1895, un contrat fut passé avec la compagnie pour la construction de la ligne de Cornwall à Ottawa, une distance de 53·87 milles, l'ouvrage devant être complété le 1[er] août 1896.

Par l'acte spécial 60-61 Vic., ch. 57, le nom de la compagnie fut changé en celui de "Compagnie de chemin de fer Ottawa et New-York", et ses pouvoirs de construction furent continués jusqu'au 1[er] juillet 1891.

Par l'acte des subventions 60-61 Vic., ch. 4 (1897), au lieu de la subvention votée en 1892, une subvention de $3,200 par mille fut autorisée pour 53·87 milles de Cornwall à Ottawa, avec une autre subvention de 50 pour 100 pour les dépenses dépassant $15,000 par mille,—le total des subventions ne devant pas excéder $6,400 par mille.

Au 30 juin 1897 il n'avait pas encore été fait de paiements.

### Compagnie du chemin de fer Ontario et Québec.

(*Voir* Compagnie du chemin de fer de l'ouest d'Ontario et du Pacifique et Rapport annuel de 1891-92.)

### Compagnie du chemin de fer Ontario, Belmont et Nord.

(*Voir* n[os] 246 et 298.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte d'Ontario, 64 Vic., ch. 90 (1891), pour la construction d'un chemin de fer depuis le chemin de fer Midland du Canada,

soit à Hastings ou à Campbellford, jusqu'à un point donné du chemin de fer Central d'Ontario, dans les limites du township de Marmora, comté d'Hastings.

L'acte fédéral 55-56 Vic., ch. 6 (1892), a autorisé l'octroi d'une subvention de $32,000 à cette compagnie pour 10 milles de chemin de fer entre les mines de fer de Belmont et les chemins de fer Canadien du Pacifique et Ontario-Central.

Le 9 mars 1893 on a passé contrat avec la compagnie pour l'exécution de cette entreprise, c'est-à-dire entre les mines Belmont et les deux chemins de fer en question. Ce contrat a été remplacé par un autre en date du 23 avril 1896, en conformité de la subvention accordée par la 56e Vic., ch. 2, 1893, pour le même montant, mais payable aux deux sections: des mines de Belmont à Marmora, de Marmora au chemin de fer Ontario-Central.

Au cours du dernier exercice. la compagnie a reçu $35,720, totalité de la somme due pour la distance de 9·60 milles.

### Compagnie du chemin de fer de la Montagne-Orford.

(*Voir* Rapports annuels 1893-94 et 1894-95.)

### Compagnie du chemin de fer Ottawa et New-York)

(*Voir* Compagnie de chemin de fer Ontario et Pacifique.)

### Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound.

(*Voir* nos 92, 134, 199, 242, 278 et 277.)

Cette compagnie a été constituée par la fusion opérée en vertu de l'acte 54-55 Vic., ch. 93, de la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Parry-Sound, constituée par l'acte 51 Vic., ch. 35, et de la Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Renfrew, constituée par l'acte 51 Vic., ch. 71. La compagnie a le pouvoir de construire une ligne de chemin de fer à partir de la ville d'Ottawa par Arnprior, Renfrew, Eganville et Killaloe, jusqu'à un point sur la baie Georgienne à ou près du village de Parry-Sound.

L'acte des subventions 55-56 Vic., ch. 5 (1882), a accordé à cette compagnie les subventions qui suivent, à la place de celles antérieurement mises à sa disposition mais qui n'ont pas été utilisées.

(*a*) Pour 22 milles de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, une subvention limitée à $70,400.

(*b*) Pour 30 milles de chemin de fer à partir d'Eganville jusqu'à Barry's-Bay, une subvention limitée à $96,000.

(*c*) Pour 55 milles de chemin de fer à partir de Barry's-Bay en se dirigeant vers la jonction du chemin de fer du Pacifique-Nord, une subvention limitée à $6,400 par mille pour la première moitié de cette division, et à $3,200 par mille pour l'autre moitié, ne dépassant pas en tout $264,000.

Les deux premières subventions ont fait l'objet d'un contrat en date du 29 septembre 1892. Le point de départ indiqué sur le chemin de fer Canadien du Pacifique était Renfrew, et la date pour l'achèvement des travaux mise au 1er août 1896.

La troisième subvention, à partir de Barry's-Bay en se dirigeant vers la jonction du chemin de fer du Pacifique-Nord, a fait l'objet d'un contrat avec la compagnie en date du 8 novembre 1892. Ce contrat a été remplacé par un autre du 20 septembre 1894.

A la clôture de l'exercice 1895-96 la totalité des paiements faits à la compagnie s'élevait à $430,400, montant des subventions. La distance couverte par ces subventions se trouvant au bout du 55e mille de Barry's-Bay, ou un total de 107 milles à l'ouest de Renfrew—la distance subventionnée.

Par le 60e Vict., chap., 8 (1896), la compagnie a été fusionnée, sous son propre nom, avec la compagnie de chemin de fer de Parry-Sund.

La partie ouest, 47¾ milles, du chemin de la compagnie fusionnée, c'est-à-dire celle comprise entre la traverse du chemin de fer Northern Pacific Junction et Parry-Sound, avait été subventionnée sous le nom de Compagnie de chemin de fer de Colonisation de Parry-Sound, et à la clôture de l'exercice 1895-96 elle avait reçu $152,800.

L'acte 60-61 Vict., chap. 4 (1897), a autorisé une subvention pour la partie (52 milles) du chemin de la compagnie partant de la traverse du chemin de fer Northern Pacific Junction (à Scotia) et allant au pont, 55 milles à l'ouest de Barry's-Bay, où des subventions avaient été précédemment accordées ; aussi pour 4 milles de chemin de fer à travers l'île Parry. La nouvelle subvention est de $3,200 par mille, avec une subvention additionnelle de 50 pour 100 sur la dépense dépassant $15,000 par mille : les subventions totales ne devant pas excéder $6,400 par mille.

### Compagnie du chemin de fer d'Ottawa et Vallée de la Gatineau.

(*Nom changé en celui de* Compagnie de chemin de fer Ottawa et Gatineau par l'acte 57-58 Vic., ch. 87, qui a refondu et modifié les actes relatifs à la compagnie.)

(*Voir* nos 8, 26, 58, 151, 305, 349, 379 et 409.)

Par l'acte 48-49 Vic., ch. 19 (1885), une subvention a été accordée à cette compagnie (au lieu des subventions votées précédemment) pour une voie ferrée allant de la station de Hull vers le village du Désert sur une distance de 62 milles, la somme totale devant être de $320,000. Cette subvention étant devenue éteinte elle a été autorisée de nouveau par l'acte 52 Vic., ch. 3 (1889).

En vertu d'un arrêté du conseil en date du 10 juillet 1889, un contrat avec la compagnie pour les travaux en question, 62 milles, fut signé le 19 août.

L'acte 56 Vic., ch. 2 (1883), accorde de nouveau les $89,248 restées impayées.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 6 (1894), autorise une subvention de $64,000 pour une longueur de vingt milles à partir des 62 milles déjà subventionnés, mais il a été passé un contrat pour l'entreprise le 7 octobre 1895.

L'acte des subventions de 1897, au lieu de cette subvention, en accorda une de $3,200 par mille pour les dits 20 milles, avec une autre de 50 pour 100 de la dépense

dépassant $15,000 par mille; les subventions totales ne devant pas excéder $6,400 par mille.

Par l'acte des subventions 60-61 Vic., ch. 4 (1897), le solde de $35,872 du crédit de 1893 fut voté de nouveau.

Au 30 juin 1894 le total des paiements s'élevait à $284,128. Il n'en avait pas été fait d'autres au 30 juin 1897.

### Compagnie de chemin de fer et de navigation d'Oshawa.

(*Nom changé en celui de* Compagnie de chemin de fer d'Oshawa, 54-55 Vic., ch. 91.)

(*Voir* Rapport annuel de 1895-96.)

### Compagnie de chemin de fer de colonisation de Parry-Sound.

(*Voir* Rapport annuel de 1895-96.)

### Compagnie de chemin de fer et de carrières de Philipsburg-Junction.

(*Voir* Rapport annuel de 1894-95.)

### Compagnie de chemin de fer Port-Arthur, Duluth et Occidental.

(*Ci-devant la* Compagnie de chemin de fer de colonisation de la Baie-du-Tonnerre.)

(*Voir* Rapport annuel de 1892-93.)

### Compagnie de chemin de fer Pontiac et Renfrew.

(*Voir* Rapport annuel de 1889-90.)

### Compagnie de chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique.

(*Voir* n[os] 25, 138, 211, 294, 329, 330, 331, 385 et 408.)

Cette compagnie a été constituée en vertu de l'acte fédéral 43 Vic., ch. 55 (1880), avec pouvoir de construire un chemin de fer d'un point de la ligne du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, à ou près de Hull ou d'Aylmer, à un point dans le comté de Pontiac convenable pour traverser la rivière Ottawa, et de là à Pembroke pour se raccorder avec le chemin de fer du Canada-Central.

L'acte 45 Vic., ch. 69, donne le pouvoir de construire un pont sur la rivière Ottawa.

En 1884 le parlement, par l'acte 49 Vic., ch. 8, accorda à cette compagnie une subvention de $3,200 par mille, et n'excédant pas $272,000 en totalité.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil portant la date du 12 décembre 1884, contrat fut passé avec cette compagnie le 22 du même mois pour la construction de la ligne subventionnée depuis Aylmer jusqu'à Pembroke, traversant la rivière Ottawa à quelque point " non à l'est de Lapasse ",—les premiers 27 milles devant être terminés pour le 1[er] septembre 1885 (cette date a été changée en celle du 15 décembre par un arrêté du conseil du 13 août 1885), les seconds 27 milles pour le 1[er] juillet 1886, et tout le chemin, estimé à 85 milles à l'ouest d'Aylmer, pour le 1[er] juillet 1887.

L'acte 51 Vic., ch. 3 (1888), autorise une subvention de $31,500 à cette compagnie pour construire un pont sur la rivière Ottawa à la Culbute, et une subvention de $9,600 pour 3 milles de sa voie jusqu'à Pembroke, depuis un point situé à 3 milles de Pembroke, pourvu que tous les travaux subventionnés sur ce chemin de fer soient terminés dans les quatre ans à partir du 22 mai 1888.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé une subvention limitée à $24,000 pour 7½ milles de ce chemin, entre Hull et Aylmer.

L'acte 53 Vic., ch. 68 (1890), prolonge jusqu'au 22 mai 1892 le temps pour compléter le chemin de fer jusqu'à Pembroke et construire sur la rivière Ottawa, à ou près de la cité d'Ottawa, le pont que cette compagnie a été autorisée à construire par l'acte 45 Vic., ch. 69. Le même acte donne à la compagnie autorisation de continuer son chemin depuis le dit pont jusqu'au bassin du canal, dans la cité d'Ottawa.

L'acte 53 Vic., ch. 69 (1890), autorise la compagnie à acheter de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique la section entre Hull et Aylmer, ou une partie d'icelle.

L'acte des subventions 55-56 Vic., ch. 5, art. 4 (1892), a remis en vigueur le reliquat de la subvention votée en 1894; et l'acte spécial de 1892, ch. 56, prolonge de 2 ans le temps pendant lequel la compagnie devra commencer la construction du pont sur la rivière Ottawa à ou près d'Ottawa, et de 5 ans, à partir du 9 juillet 1892, la date du parachèvement du pont. Il a été aussi accordé une prolongation de 4 ans à compter de cette date pour compléter la ligne jusqu'à Pembroke.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a remis en vigueur les subventions votées en 1888, pourvu que tous les travaux subventionnés sur ce chemin de fer soient terminés dans quatre ans. La date fixée pour terminer ces travaux se trouve ainsi prolongée jusqu'au 23 juillet 1898.

Le même acte a remis en vigueur le reliquat de la subvention votée par le ch. 8 de l'acte de 1884, moins les $24,000 pour les 7½ milles entre Hull et Aylmer, soit une balance de $73,172.

Le même acte a remis encore en vigueur la somme de $24,000 votée en 1890 pour la ligne entre Hull et Aylmer.

L'acte des subventions 60-61 Vic., ch. 4 (1897), a remis en vigueur les soldes restant engagés des subventions accordées par les actes de 1884 et 1894, et s'élevant à $114,272.

Par le même acte la subvention pour les 7½ milles de Hull à Aylmer, remise en vigueur par l'acte de 1894, a été votée de nouveau, avec en plus 50 pour 100 de la dépense dépassant $15,000 par mille: le total des subventions ne devant pas excéder $6,400 par mille.

A la fin de l'exercice 1887-88, il avait été payé sur le montant de la subvention votée en 1884, la somme de $174,828. Pendant l'exercice 1894-95 une somme de $18,750 a été payée, soit un total de $193,578. Il n'a été fait aucun paiement durant le dernier exercice.

Compagnie de chemin de fer Québec-Central.

(*Voir* Rapport annuel 1895.)

Compagnie de chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean.

(*Voir* Rapport annuel 1895-96.)

Compagnie du chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix.

(*Voir* Rapport annuel de 1894-95.)

Compagnie du chemin de fer Shuswap et Okanagan.

(*Voir* Rapport annuel de 1894-95.)

Compagnie du chemin de fer Norfolk-Sud.

(*Voir* Rapport annuel de 1888-89.)

Compagnie du chemin de fer de la Rive-Sud.

(*Voir* n° 365.)

Cette compagnie, constituée par le chapitre 130 des statuts de la Nouvelle-Ecosse, de 1892, a obtenu une charte fédérale par l'acte 58-59 Vic., ch. 64 (1895), avec pouvoir de construire une ligne de chemin de fer d'un point près du port d'Yarmouth, N.-E., pour de là passer par les comtés d'Yarmouth, Shelburne, Queen, Lunenburg et Halifax, jusqu'à un point dans ou près de la ville d'Halifax; aussi un embranchement jusqu'à Lockport et Caledonia.

Par l'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), l'octroi d'une subvention en faveur de cette compagnie de $3,200 par mille, mais restreinte à $112,000, fut autorisé pour 35 milles de chemin d'Yarmouth en se dirigeant vers Shelburne et Lockeport.

Le 28 février 1895 un contrat a été passé avec la compagnie pour les travaux ainsi subventionnés, le temps pour l'achèvement des travaux étant fixé au 1er août 1897. Les plans pour toute la distance ont été approuvés par un arrêté du conseil en date du 14 février 1895.

Rien de la subvention n'avait été payé au 30 juin 1897.

Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara.

(*Voir* Rapport annuel 1895-96.)

Compagnie du Tunnel de Saint-Clair.

(*Voir* Rapports annuels de 1890-91 et 1891-92.)

Compagnie de chemin de fer de la Vallée de Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup.

(*Voir* Rapport annuel de 1893-94.)

Compagnie du chemin de fer St-Stephen et Milltown.

(*Voir* Rapport annuel de 1895-96.)

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Compagnie de chemin de fer de la Vallée de la Stewiacke et Lansdowne.

(*Voir* Rapport annuel de 1895-96.)

Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent et Adirondack.

(*Voir* Rapport annuel de 1893-94.)

Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay.

(*Nom changé en celui de* "Compagnie du chemin de fer des Basses-Laurentides" *par l'acte provincial 51-52 Vic., ch. 108.*

(*Voir* Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie du chemin de fer Saint-Louis et Richibouctou.

(*Voir* Rapport annuel de 1884-85.)

Compagnie du chemin de fer Témiscouata, de la Rivière-du-Loup à Edmundston.

(*Voir* Rapport annuel de 1892-93.)

Compagnie du chemin de fer des Mille-Iles.

(*Voir* Rapport annuel de 1895-96.)

Compagnie du chemin de fer Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique.

(*Voir* Rapport annuel de 1895-96.)

Compagnie du chemin de fer de la Tobique.

(*Voir* Rapport annuel de 1893-94.)

Compagnie du chemin de fer Toronto, Grey et Bruce.

(*Voir* Rapport annuel de 1887-88.)

Compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis.

(*Voir* nos 297, 344 et 393.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte de Québec, 46 Vic., ch. 90 (1883), pour la construction d'un chemin de fer partant d'un point sur la ligne du chemin de fer Montréal, Portland et Boston, à Richelieu, et allant à un point donné sur la rivière Richelieu et le fleuve Saint-Laurent.

L'acte fédéral 56 Vic., ch. 2 (1893), a autorisé l'octroi d'une subvention allant jusqu'à $102,400 pour 32 milles entre Iberville et Saint-Hyacinthe, et au delà vers Sorel.

Le 19 août 1893, contrat a été conclu avec la compagnie pour l'exécution de l'entreprise.

L'acte fédéral 57-58 Vic., ch. 4 (1894), autorise l'octroi d'une subvention limitée à $102,400 pour une nouvelle distance de 32 milles, et contrat fut passé le 23 octobre 1894 avec la compagnie pour faire les travaux couvrant toute la distance entre Saint-Hyacinthe et Sorel.

Pendant le dernier exercice la compagnie a reçu une somme de $2,700, ce qui porte à $187,328 le total des paiements faits au 30 juin 1897.

Compagnie du chemin de fer Vaudreuil et Prescott.

(*Voir Compagnie du chemin de fer Montréal et Ottawa.*)

Compagnie du chemin de fer Jonction de Waterloo.

(*Voir* Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie du chemin de fer des comtés de l'Ouest.

(*Nom changé en celui de* "Compagnie du chemin de fer Yarmouth et Annapolis" *par l'acte 56 Vic., ch. 63.*)

(*Nom changé de nouveau en celui de* "Compagnie du chemin de fer Dominion-Atlantic" *par 57-58 Vic., ch. 69.*)

(*Voir* Rapport annuel de 1894-95.)

Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario-Ouest.

(*Affermé à la Compagnie du chemin de fer Ontario et Québec—C.C.P.*)

(*Voir* Rapport de 1890-91.)

Compagnie du chemin de fer Woodstock et Centreville.

(*Voir* Rapport annuel de 1895-96.)

Compagnie du chemin de fer Yartmouth et Annapolis.

(*Voir Compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Ouest.*)

## SUBVENTIONS EN TERRES.

Un certain nombre de compagnies ont reçu l'aide de subventions en terres, autorisées par le parlement et accordées par le ministère de l'Intérieur. La lecture de leurs rapports font connaître leur situation.

## CANAUX.

Au 30 juin 1897, les dépenses totales occasionnées par la construction et l'agrandissement des canaux du Canada s'élevaient à $69,289,531.31 ; de plus, il a été dépensé $14,500,344.46 pour leurs réparation, entretien et exploitation : total, $83,789,875.77. Les recettes totales qui en sont provenues, y compris les péages, ainsi que les loyers de terrains et de chutes d'eau, se sont élevées à $11,302,577.27. (*Voir* les relevés du comptable, Partie II, p. 26.)

Les dépenses totales pendant le dernier exercice ont été comme suit : pour constructions et agrandissements, $2,348,636.91 ; pour réparations, réfections et exploitation, $633,276.16 : total, $2,981,913.07.

Les recettes totales pendant le même exercice ont été de $384,780.53, soit un surplus de $43,277.44 sur les recettes de l'exercice précédent. Les péages ont produit $321,627.33, c'est-à-dire une augmentation de $52,788.66, et les loyers $44,599.64, c'est-à-dire une diminution de $6,914.37.

La dépense totale pour le personnel et l'entretien, les réparations et les réfections, s'est montée pendant l'exercice à $633,276.16, diminution de $60,414.81 ; et les recettes nettes ayant été de $384,780.53 comme dit plus haut, l'excédant des dépenses sur les recettes s'est chiffré par $248,495.63, comparé à l'excédent de $354,152.25 de l'exercice précédent.

Les chiffres qui précèdent se rapportent à *l'exercice* 1896-97 ; mais l'on trouvera dans la partie V, sous le titre "Statistique des canaux ", une volumineuse statistique sur le trafic des canaux et diverses statistiques commerciales ayant trait à la *saison de navigation* de 1896.

Les quelques données qui suivent sur le trafic des canaux pendant la saison de navigation de 1896 offrent un certain intérêt :—

Par le canal Welland il a passé 1,279,987 tonneaux de fret (augmentation de 486,625 tonneaux), dont 793,362 se composaient de produits agricoles et 160,232 de produits forestiers : 988,718 tonneaux allant à l'est et 291,267 à l'ouest ; 1,243,595 tonneaux étaient du fret direct, dont 957,928 tonneaux ont passé à l'est tout le long du parcours du canal.

De cette quantité les vaisseaux canadiens ont transporté 341,130, et ceux des Etats-Unis 902,465 tonneaux.

Le fret total pour l'est et l'ouest par ce canal et venant de ports des Etats-Unis en destination de ports des Etats-Unis, a été de 653,213 tonneaux, soit une augmentation de 183,434 tonneaux sur l'année 1895.

La quantité de grain transporté à Montréal par ce canal et ceux du Saint-Laurent a été de 461,049 tonneaux, soit une augmentation de 229,558 tonneaux sur l'année précédente ; sur cette quantité il en a été transbordé 77,355 tonneaux à Ogdensburg, contre 231,491 tonneaux transportés en 1895, et dont 18,987 tonneaux ont été transbordés à Ogdensburg.

La quantité transportée sur les canaux du Saint-Laurent a été de 1,113,690 tonneaux de fret (augmentation de 295,462 tonneaux), dont 709,834 pour l'est sans

transbordement, et 29,324 pour l'ouest sans transbordement aussi. 597,540 tonneaux étaient des produits agricoles et 106,053 des marchandises.

Trois cargaisons de maïs ont été directement transportées à Montréal, soit 1,176 tonneaux.

Sur les canaux de l'Ottawa la quantité transportée s'exprime par 502,046 tonneaux, dont 490,482 de produits forestiers, diminution de 41,602 tonneaux.

Sur le canal Chambly on a transporté 344,935 tonneaux, dont 221,853 de produits forestiers, diminution de 4,345 tonneaux.

Sur le canal Rideau 73,307 tonneaux, dont 46,102 de produits forestiers ont été transportés.

Sur le canal Saint-Pierre la quantité transportée a été de 65,508 tonneaux, dont 6,332 de produits forestiers.

Sur le canal Murray 13,056 tonneaux, dont 1,489 de produits forestiers, ont été transportés.

Sur le canal de la vallée de Trent il est passé 21,145 tonneaux, dont 20,650 de produits forestiers.

Sur le canal du Saut-Sainte-Marie le mouvement du fret a été de 4,577,394 tonneaux transportés dans 5,136 navires; le nombre des éclusages a été de 3,042. Il a été transporté 19,312,877 boisseaux de blé et 6,656,940 d'autres grains, 1,797,708 barils de farine, 3,392,905 tonnes de minerai de fer et 30,233,800 pieds de bois, mesure de planches. Le trafic total, servi ici par les deux canaux américain et canadien, s'est élevé à 17,256,423 tonneaux—transportés dans 18,577 navires—593 de plus que l'année dernière. La quantité totale de blé transporté s'est chiffrée par 93,463,876 boisseaux, augmentation de 17,372,109, et 27,715,265 boisseaux d'autres graines, augmentation de 19,173,055 boisseaux. La quantité totale de bois transportée a été de 658,640,000 pieds, mesure de planche—diminution de 52,141,344 pieds.

Fait intéressant à noter à propos du transport par canaux et par chemins de fer, c'est que tandis que la quantité de grains et de pois descendue à Montréal par les canaux du Saint-Laurent était de 495,868 tonneaux, représentant une augmentation de 248,348 sur l'année précédente, la quantité transportée à Montréal par les chemins de fer du Pacifique et Grand-Tronc n'était que de 153,717 tonneaux, soit une augmentation de 102,603 sur l'année précédente. La quantité de grain transportée aux ports maritimes par les canaux de l'Etat de New-York était de 753,039 tonneaux, augmentation de 372,608 tonneaux, tandis que la quantité transportée par les chemins de fer du même Etat aux mêmes ports s'élevait à 3,864,760 tonneaux.

Du fret total transporté par les canaux et par les chemins de fer de l'Etat de New-York, la proportion transportée par les canaux a diminué de 68·9 pour 100 en 1859 et 47·0 pour 100 en 1869 à 8·5 pour 100 en 1896.

Reste à voir les résultats qui suivront le prochain achèvement du réseau amélioré des canaux canadiens.

Le rapport de l'ingénieur en chef et ceux des ingénieurs surintendants contiennent des détails complets sur l'exploitation des différents canaux, ainsi que sur le progrès et la condition des travaux de construction et d'agrandissement au cours d'exécution.

Le département n'épargne rien pour que ces ouvrages soient terminés de façon à pouvoir être utilisés pendant la saison de 1899.

Il est bon de noter que l'ingénieur en chef insiste beaucoup sur le fait que, quoique les dimensions des nouvelles écluses soient 270 pieds de long, 45 pieds de large, avec 14 pieds d'eau sur les seuils, la longueur des navires qu'il s'agit d'y admettre est limitée à 255 pieds.

## COMMISSION DES VOIES DE GRANDE NAVIGATION.

En 1895, une résolution fut adoptée par le Congrès des Etats-Unis en vue de nommer des commissaires pour conférer avec d'autres commissaires de la Grande-Bretagne et du Canada, dans le but de s'enquérir et de faire rapport sur la possibilité de construire un réseau de canaux devant donner l'accès des grands lacs aux navires océaniques. Trois commissaires furent en conséquence nommés par le gouvernement des Etats-Unis, et sous l'autorité d'un arrêté du conseil en date du 30 novembre 1895, trois commissaires furent aussi nommés par le Canada : MM. O. A. Howland, T. C. Keefer, I.C., et T. Munro, I.C. De part et d'autre, ces messieurs ne devaient pas recevoir d'émoluments; mais le parlement vota un crédit pour faire face aux dépenses de la commission.

A la fin de l'année dernière, les commissaires des Etats-Unis ont présenté leur premier rapport, dont la partie principale a été reproduite dans le dernier rapport du département.

Les commissaires des Etats-Unis jugent que le projet est tout à fait praticable ; ils considèrent qu'une profondeur navigable d'au moins 28 pieds devrait être établie ; que le premier ouvrage à faire devrait être la construction d'un canal à Niagara (de Tonawada à Alcott, et des ouvrages destinés à contrôler le niveau du lac Erié, ouvrages pour lesquels ils recommandent de faire des études hydrographiques complètes, ainsi que pour le développement de la route Oswégo-Onéida-Mohawk, la route Saint-Laurent-Champlain, l'amélioration de la rivière Hudson, et celle des chenaux intermédiaires des lacs. Ils estiment à $600,000 au moins les frais de ces études, qui devront prendre plusieurs années. Leur rapport, qui est très volumineux et instructif, accompagné d'un grand nombre de plans et de dessins, a été transmis au Congrès le 8 janvier 1897.

Les commissaires canadiens ont aussi, à la date du 17 juin 1897, fait leur rapport, dont la partie principale est reproduite dans une annexe du présent livre bleu (Partie VII). Il contient une masse de renseignements importants sur le commerce croissant des grands lacs et sur d'autres sujets.

Dans la même annexe se trouve un court extrait d'un rapport fait par le chef des ingénieurs de l'armée des Etats-Unis, portant la date du 13 juillet 1897, et couvrant un rapport élaboré sur un examen préliminaire conduit par le major Symons pour un canal à navires allant des grands lacs à la rivière Hudson.

Ces différents rapports font voir que si le projet est déclaré parfaitement réalisable, la seule route qui puisse être avantageuse au Canada est celle qui, suivant la route du Saint-Laurent et du lac Champlain, donnerait et à Montréal et à New-York tous les avantages que son exécution peut offrir. Toutefois, l'opinion du major

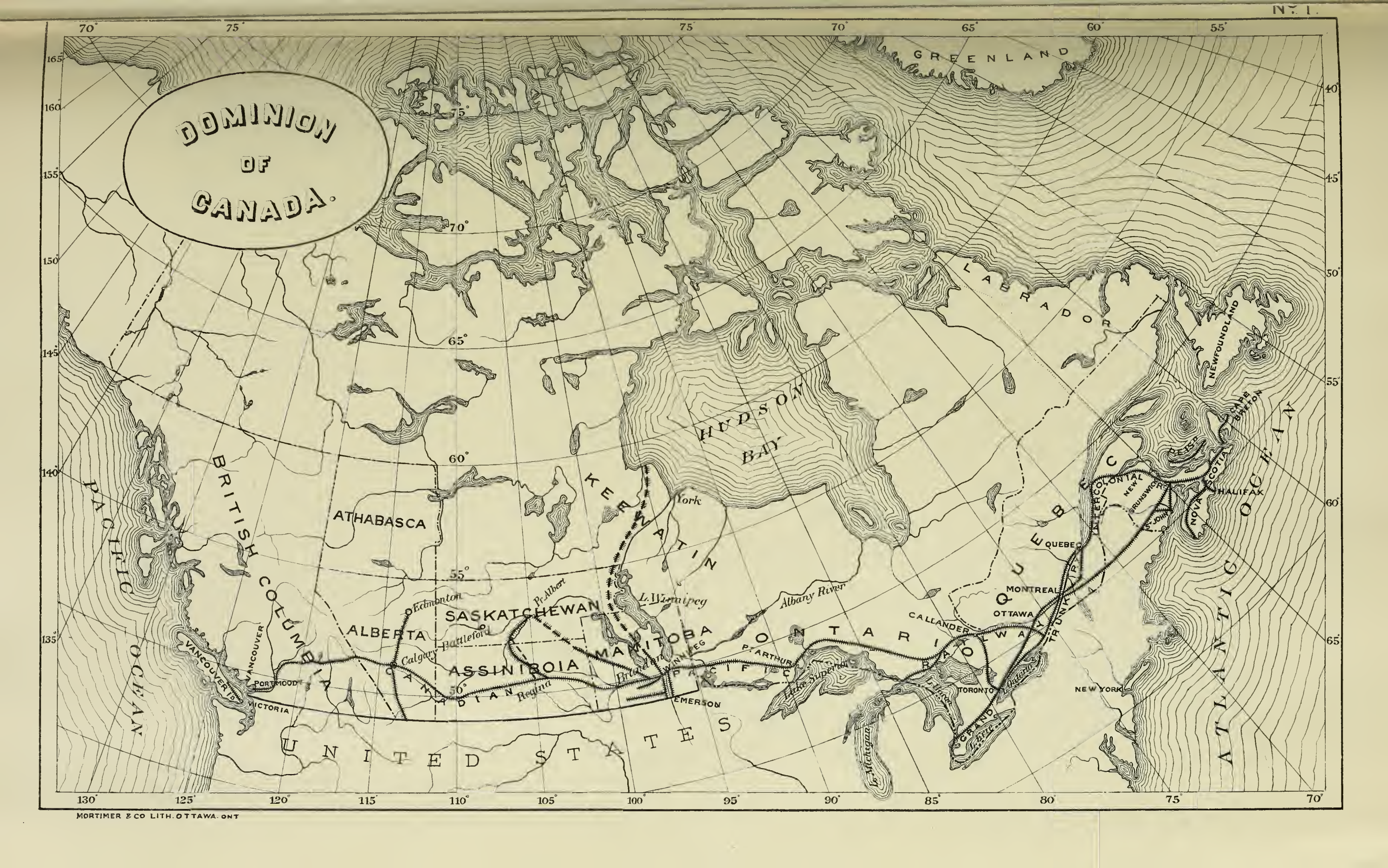
Symons est adverse à l'entreprise, sous quelque forme que ce soit. Il estime son exécution à $200,000,000, et les frais d'entretien et d'exploitation à $2,000,000 par année. Il considère que la construction d'un pareil canal n'est pas un projet qui mérite d'être entrepris par le gouvernement général, car les avantages qui en résulteraient ne seraient pas proportionnés aux dépenses. Il préconise plutôt l'agrandissement et l'amélioration du canal Erié, dans des dimensions suffisantes pour laisser passer des barges de 1,500 tonneaux qui descendraient du canal Erié à la rivière Hudson. Il en évalue le prix à un quart de celui d'un canal à navires.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

*Député du ministre des Chemins de fer et Canaux.*



MORTIMER & CO LITH. OTTAWA. ONT

MAINE
NEW BRUNSWICK
NOVA SCOTIA
PRINCE EDWARD ISLAND
CAPE BRETON Id.
GULF OF ST. LAWRENCE
BAY OF FUNDY
NORTHUMBERLAND STRAIT
ATLANTIC OCEAN
MAGDALEN ISLANDS

St. Stephen
St. Andrew
Watt Jn.
Fredericton Jn.
Grand L.
Chipman
Kent Jn.
St. Louis
Richibucto
Buctouche
Havelock
Petitcodiac
Salisbury
Moncton
Shediac
Hampton
Norton
Carleton
St. John
Upham
Quaco
Elgin
Hillsborough
Alma
Hopewell
Sackville
C. Tourmentine
Ship Canal
Amherst
Maccan
Chignecto Bay
Joggins
Spr. Hill
Pugwash
Parrsboro
Oxford
Wallace
Kingsport
Kentville
Minas Channel
Minas Basin
Margaretville
Middleton
Annapolis
Digby
St. Mary B.
Saulnierville
Yarmouth
Pubnico Har.
Barrington
Shelburne
Rossignol L.
Liverpool
Nictaux
Mahone Bay
Lunenburg
Windsor
Newport
Tatmagouche
Truro
Stellarton
Pictou
New Glasgow
Stewiacke
Windsor Jn.
Halifax
Dartmouth
Halifax Harbour
Sunnybrae
Antigonish
Sherbrooke
Pt. Mulcrave
Guysboro
St. Georges Bay
Canso
Gut of Canso
Pt. Hawkesbury
Cape Canso
Bras D'Or L.
Grand Narrows
North Sydney
Sydney
Caledonia
Cape Breton
Louisburg
C. North
C. Sable
Tignish
Summerside
Emerald Jn.
Charlottetown
Mt. Stewart
Georgetown
Souris

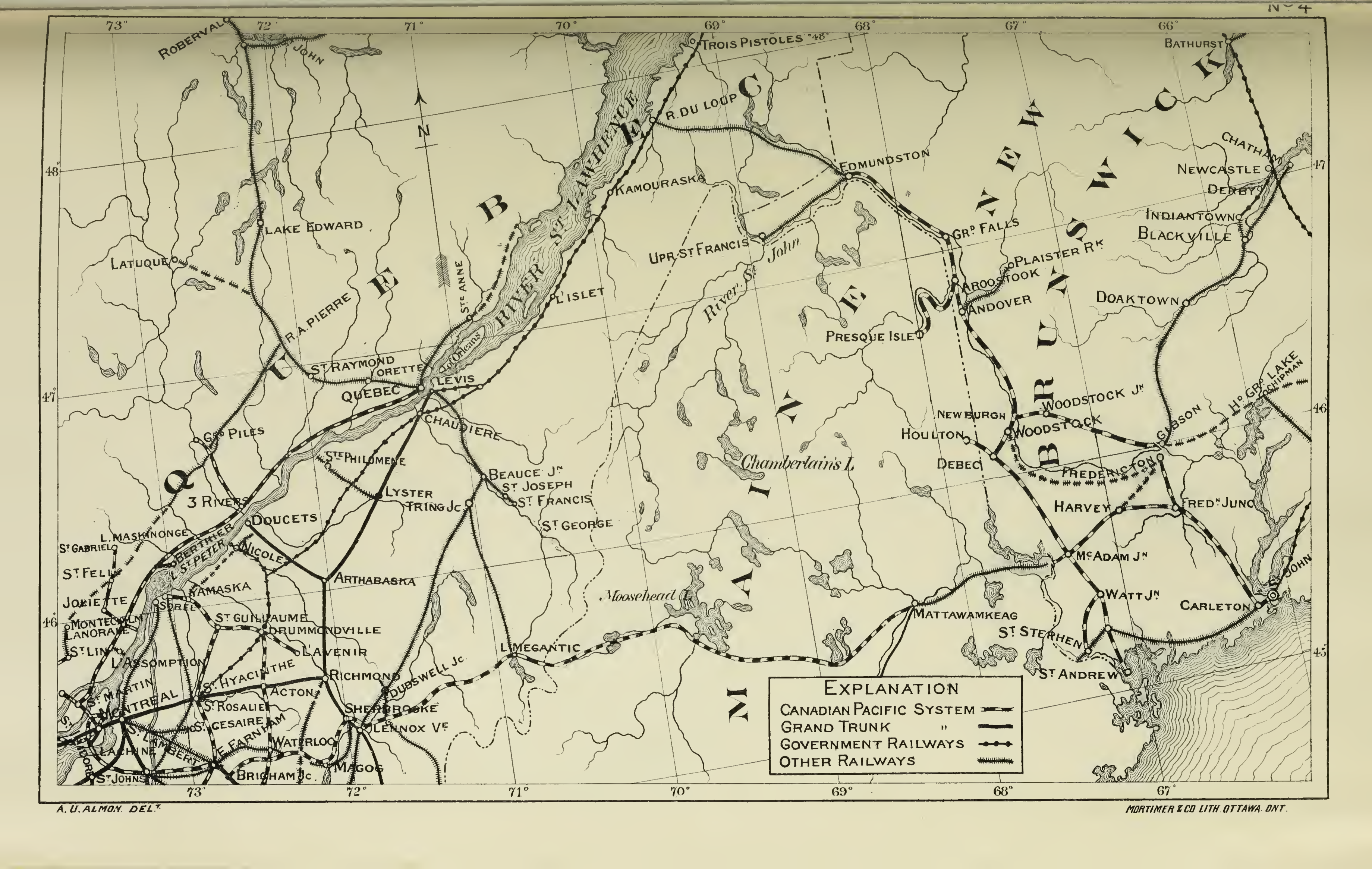
68° 67° 66° 65° 64° 63° 62° 61° 60°
43° 44° 45° 46° 47° 48°

EXPLANATION
Canadian Pacific System
Government Railways.
Other Railways.

A. U. Almon Delt.
Mortimer & Co. Lith. Ottawa. Ont.

A. U. Almon. Del.t

MORTIMER & CO LITH OTTAWA ONT.


No. 4
QUEBEC
NEW BRUNSWICK
MAINE
RIVER ST. LAWRENCE
N
Roberval
St. John
Lake Edward
Latuque
R. A. Pierre
St. Raymond
Lorette
Quebec
Levis
Chaudiere
Ste. Anne
I. of Orleans
Grd. Piles
3 Rivers
Ste. Philomene
Lyster
Tring Jc.
Beauce Jn.
St. Joseph
St. Francis
St. George
Doucets
L. Maskinonge
St. Gabriel
Berthier
L. St. Peter
Nicolet
Arthabaska
St. Felix
Joliette
Yamaska
Sorel
Montcalm
Lanoraie
St. Lin
L'Assomption
St. Guillaume
Drummondville
L'Avenir
St. Hyacinthe
Acton
Richmond
Dudswell Jc.
Sherbrooke
Lennox Ve.
Magog
Waterloo
Brigham Jc.
St. Johns
Lachine
St. Lambert
Montreal
St. Martin
St. Rosalie
St. Cesaire
Farnham
L. Megantic
Moosehead L.
Trois Pistoles "48"
R. du Loup
Kamouraska
L'Islet
Upr. St. Francis
River St. John
Edmundston
Grd. Falls
Plaister Rk.
Aroostook
Andover
Presque Isle
Chamberlain's L.
Newburgh
Woodstock Jn.
Woodstock
Houlton
Debec
Fredericton
Gibson
Hd. Grd. Lake
Chipman
Harvey
Fredn. Junc.
McAdam Jn.
Watt Jn.
St. Stephen
St. Andrews
Carleton
St. John
Mattawamkeag
Doaktown
Blackville
Indiantown
Derby
Newcastle
Chatham
Bathurst
73° 72° 71° 70° 69° 68° 67° 66°
48° 47° 46° 45°
EXPLANATION
Canadian Pacific System
Grand Trunk "
Government Railways
Other Railways
A. U. Almon Delt.
Mortimer & Co. Lith. Ottawa, Ont.

No 5.

EXPLANATION

| | |
|---|---|
| CANADIAN PACIFIC SYSTEM | |
| GRAND TRUNK " | |
| OTHER RAILWAYS | |

QUEBEC

ONTARIO

NEW YORK

OTTAWA RIVER

GEORGIAN BAY

LAKE ONTARIO

ST. LAWRENCE RIVER

L. ERIE

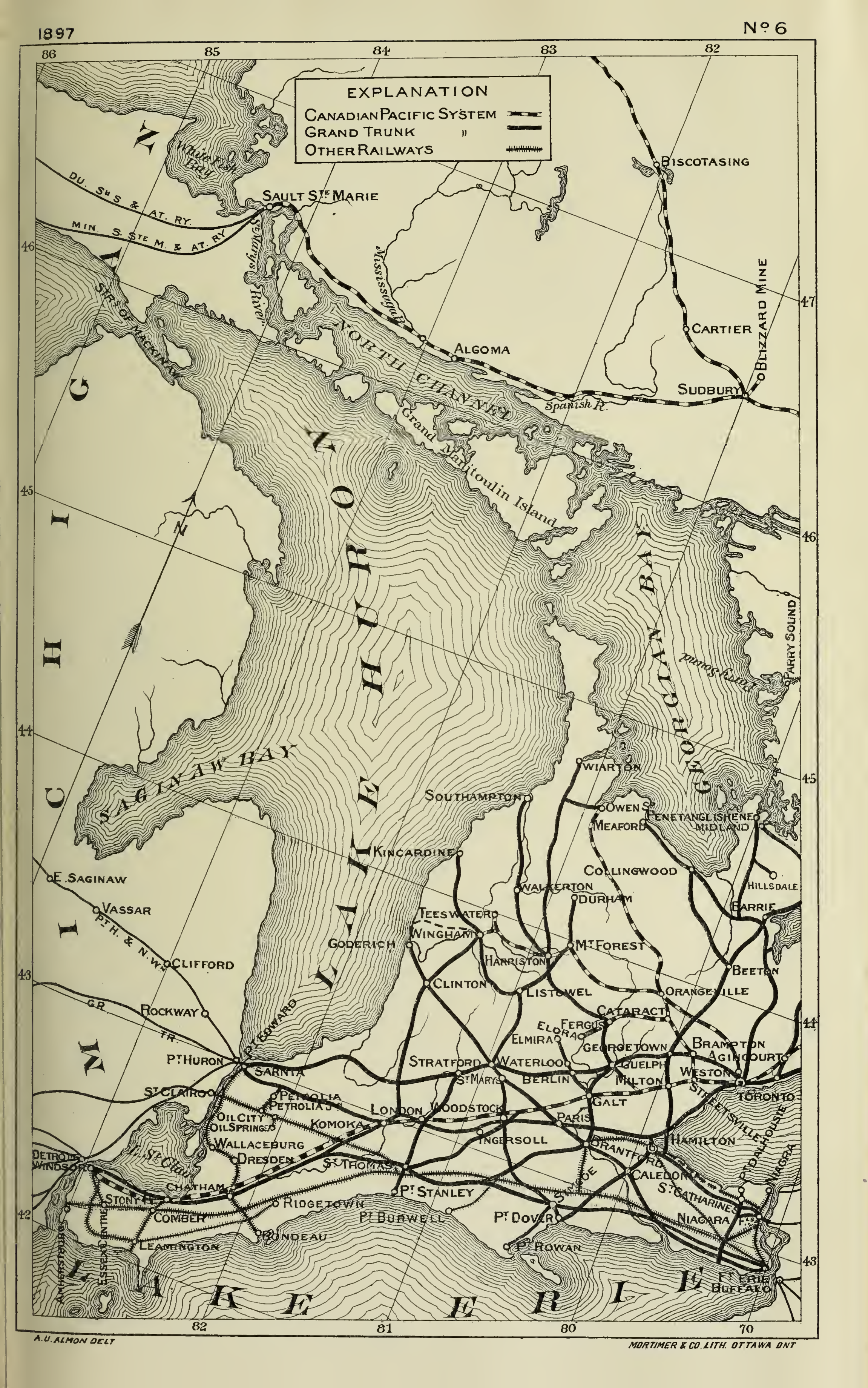
Lake Champlain

Lake Simcoe

MATTAWA
CALLANDER
SUNDRIDGE
SCOTIA
PARRY SOUND
GRAVENHURST
PENETANGUISHENE
MIDLAND
MEAFORD
COLLINGWOOD
ORILLIA
BARRIE
LORNEVILLE
KINMOUNT
HALIBURTON
BANCROFT
PLEVNA
COE HILL FURNACE
ST. OLA
COBOCONK
LINDSAY
PETERBOROUGH
LAKEFIELD
MADOC
ELDORADO
BRIDGE WATER
QUEENSBORO
SHARBOT L. JN.
PERTH
SMITH'S FLS.
CARLETON JN.
ALMONTE
ARNPRIOR
RENFREW
EGANVILLE
PEMBROKE
COULONGE
WALTHAM
QUYON
AYLMER
HULL
OTTAWA
BUCKINGHAM
GRACEFIELD
DESERT
ROCKLAND
LABELLE
ARUNDEL
MONTCALM
ST. FELIX
JOLIETTE
L'ASSOMPTION
N. GLASGOW
ST. JEROME
ST. THERESE
LACHUTE
GRENVILLE
L'ORIGNAL
CARILLON
MONTREAL
ST. MARTIN
ST. LAMBERT
ST. CESAIRE
ST. JOHNS
STANBRIDGE
LACOLLE
ROUSES PT.
MOOERS JN.
KEMPTVILLE
MORRISBURG
CORNWALL
DUNDEE
PRESCOTT
BROCKVILLE
OGDENSBURG
CANTON
DE KALB JN.
MALONE
PLATTSBURG
ST. ALBANS
BURLINGTON
ELIZABETHTN.
WESTPORT
TAMWORTH
HARROWSMITH
KINGSTON
GANANOQUE
WATERTOWN
LOWVILLE
OSWEGO
NAPANEE
BELLEVILLE
DESERONTO
PICTON
TRENTON
HARWOOD
COBOURG
PT. HOPE
OSHAWA
WHITBY
MYRTLE
TORONTO
SCARBORO JN.
AGINCOURT
STOUFFVE.
SUTTON
BEETON
ORANGEVILLE
CATARACT
FERGUS
GEORGETOWN
BRAMPTON
WESTON
GUELPH
MILTON
STREETSVILLE
GALT
DUNDAS
HAMILTON
BURLINGTON
BRANTFORD
CALEDONIA
ST. CATHARINES
NIAGARA
PT. DALHOUSIE
NIAGARA FLS.
FT. ERIE
PT. COLBORNE
JARVIS
ROCHESTER

A. U. ALMON, DELT.

MORTIMER & CO. LITH. OTTAWA ONT


EXPLANATION
Canadian Pacific System
Grand Trunk "
Other Railways
Lake Michigan
Lake Huron
Lake Erie
Georgian Bay
Saginaw Bay
North Channel
Grand Manitoulin Island
Whitefish Bay
St. Marys River
Strs. of Mackinaw
Mississauga R.
Spanish R.
L. St. Clair
Du. Sth S. & At. Ry.
Min. S. Ste M. & At. Ry
Pt. H. & N. W.
Gr. Tr.
Sault Ste Marie
Biscotasing
Cartier
Blizzard Mine
Sudbury
Algoma
Parry Sound
Penetanglishene
Midland
Owen S.
Meaford
Wiarton
Southampton
Kincardine
Collingwood
Hillsdale
Walkerton
Durham
Barrie
Teeswater
Wingham
Goderich
Harriston
Mt Forest
Beeton
Clinton
Listowel
Orangeville
Cataract
Fergus
Elora
Elmira
Georgetown
Brampton
Agincourt
Stratford
Waterloo
Guelph
Weston
St. Marys
Berlin
Milton
Toronto
Streetsville
Galt
Dalhousie
Paris
Hamilton
Ingersoll
Brantford
Caledonia
St. Catharines
Niagara
Niagara Fls.
Simcoe
Pt. Dover
Pt. Rowan
Ft. Erie
Buffalo
E. Saginaw
Vassar
Clifford
Rockway
Pt. Huron
Pt. Edward
Sarnia
St. Clair
Petrolia
Petrolia Jn.
Oil City
Oil Springs
London
Woodstock
Komoka
Wallaceburg
Dresden
St. Thomas
Detroit
Windsor
Chatham
Pt. Stanley
Stoney Pt.
Ridgetown
Comber
Pt. Burwell
Rondeau
Leamington
Essex Centre
Amherstburg
86
85
84
83
82
81
80
79
47
46
45
44
43
42

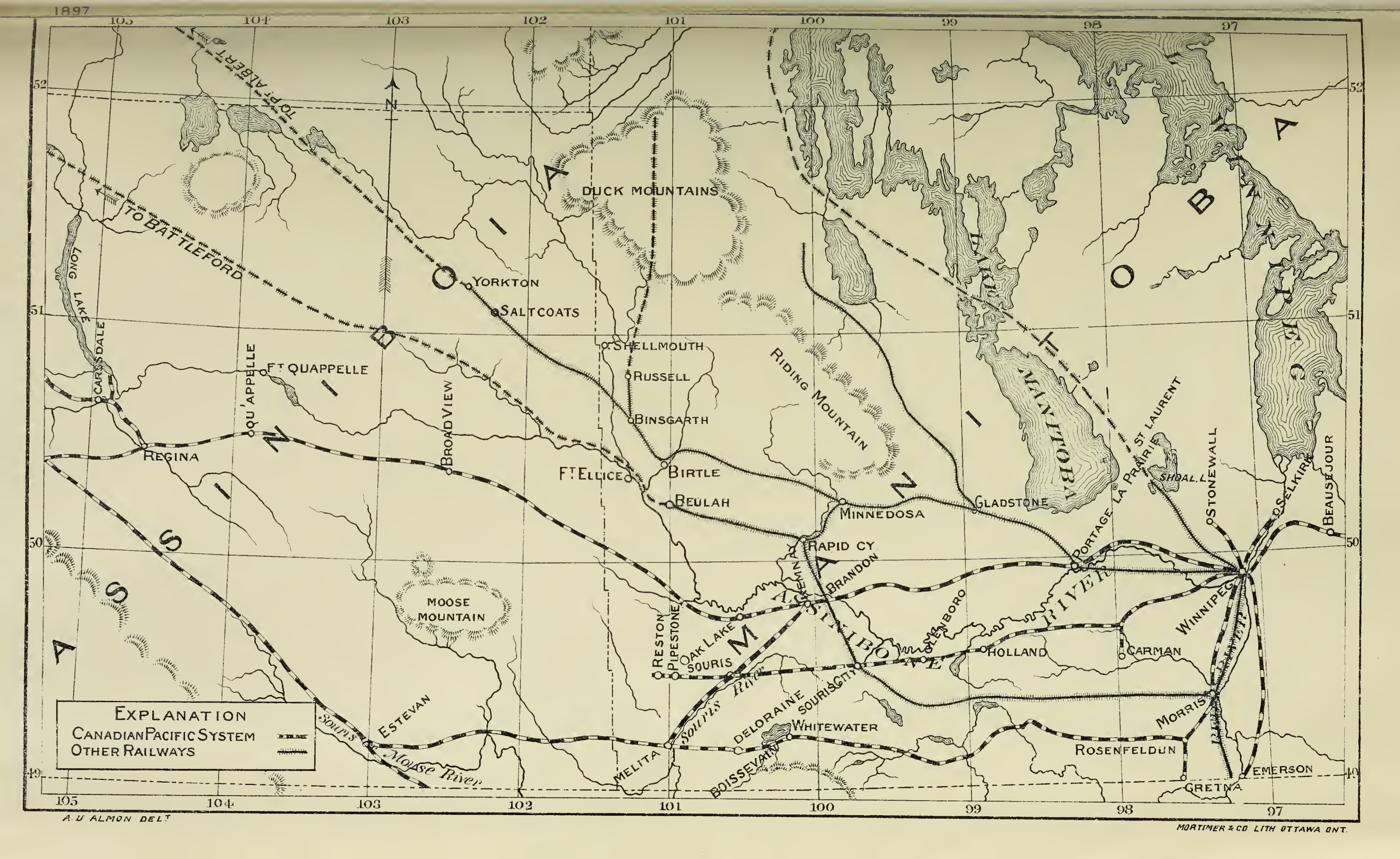
No. 7.

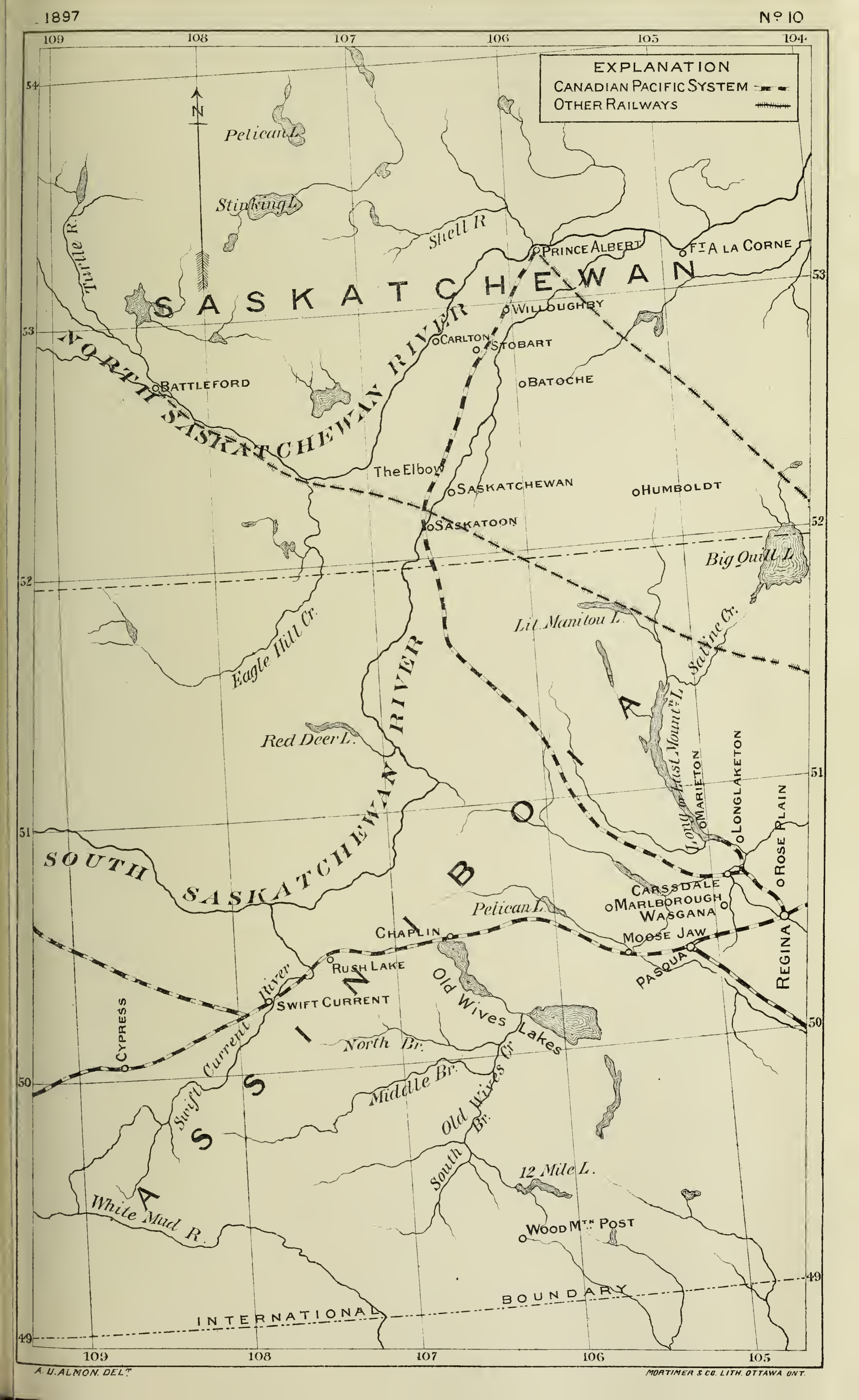

EXPLANATION
CANADIAN PACIFIC SYSTEM
OTHER RAILWAYS
N
ONTARIO
LAKE SUPERIOR
L. NEPIGON
POPLAR LODGE
LONG LAKE
Kabinagagaming L.
Apishkanagama R.
NEPIGON
GRAVEL R.
SCHREIBER
PENINSULA
TRUDEAU
WHITE R.
White River
GRASSET
MISSANABIE
CHAPLEAU
RIDOUT
WOMAN RIVER
BISCATASING
Nepigon Bay
H.B.Co. Post
Michipicoten Hr.
Michipicoten I.
Black B.
PT. ARTHUR
Thunder Bay
Thunder C.
Isle Royale
CALUMET
Mississaga R.
BRUCE MINES
ALGOMA
SAULT STE. MARIE
DONALDSON
Pine R.
PICKFORD
HILTON
St. Josephs
NORTH CHANNEL
Drummond I.
L. HURON
87
86
85
84
83
82
81
89
88
50
49
48
47
46
A U. ALMON DEL.
MORTIMER & CO. LITH OTTAWA ONT

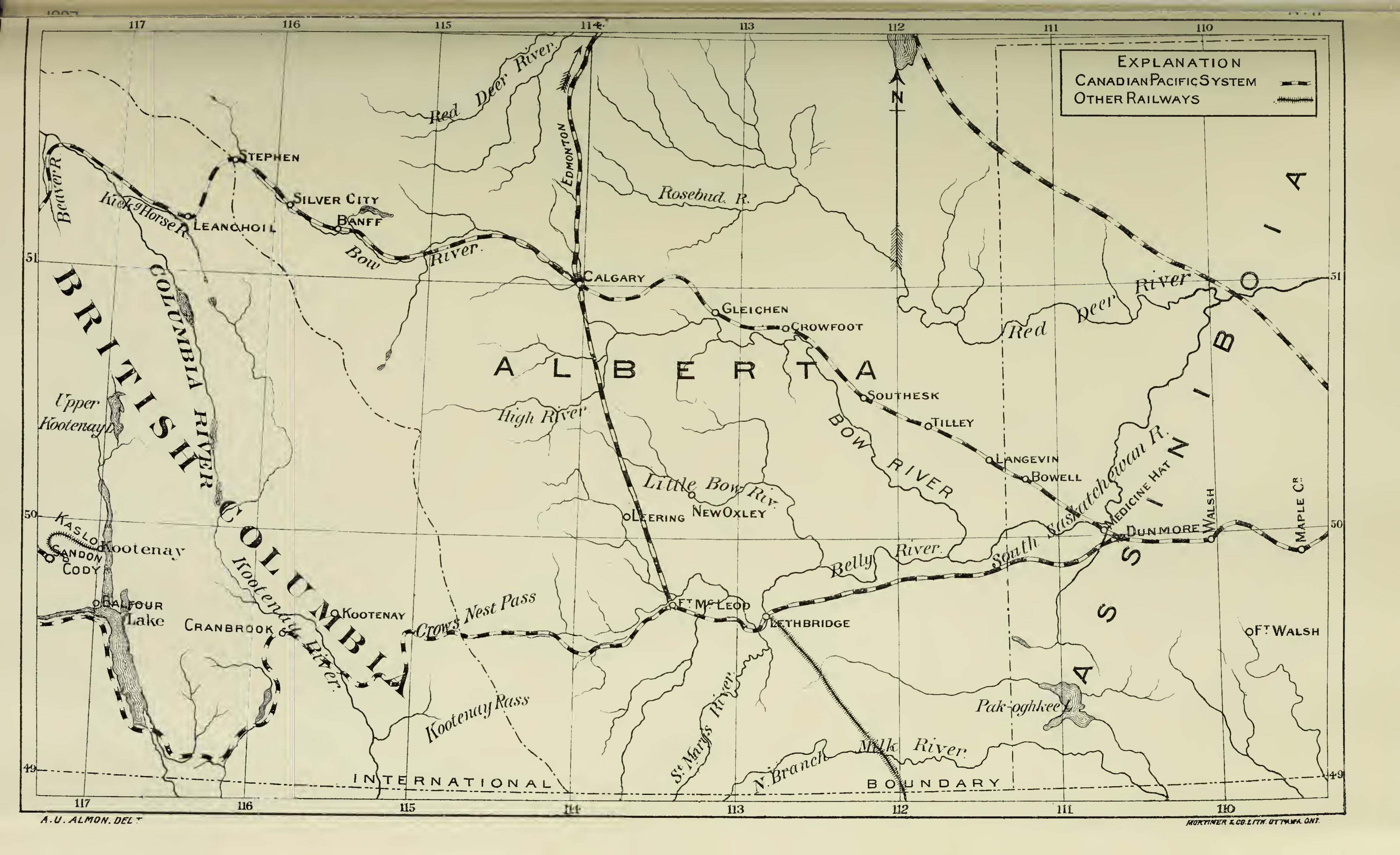
No. 8.



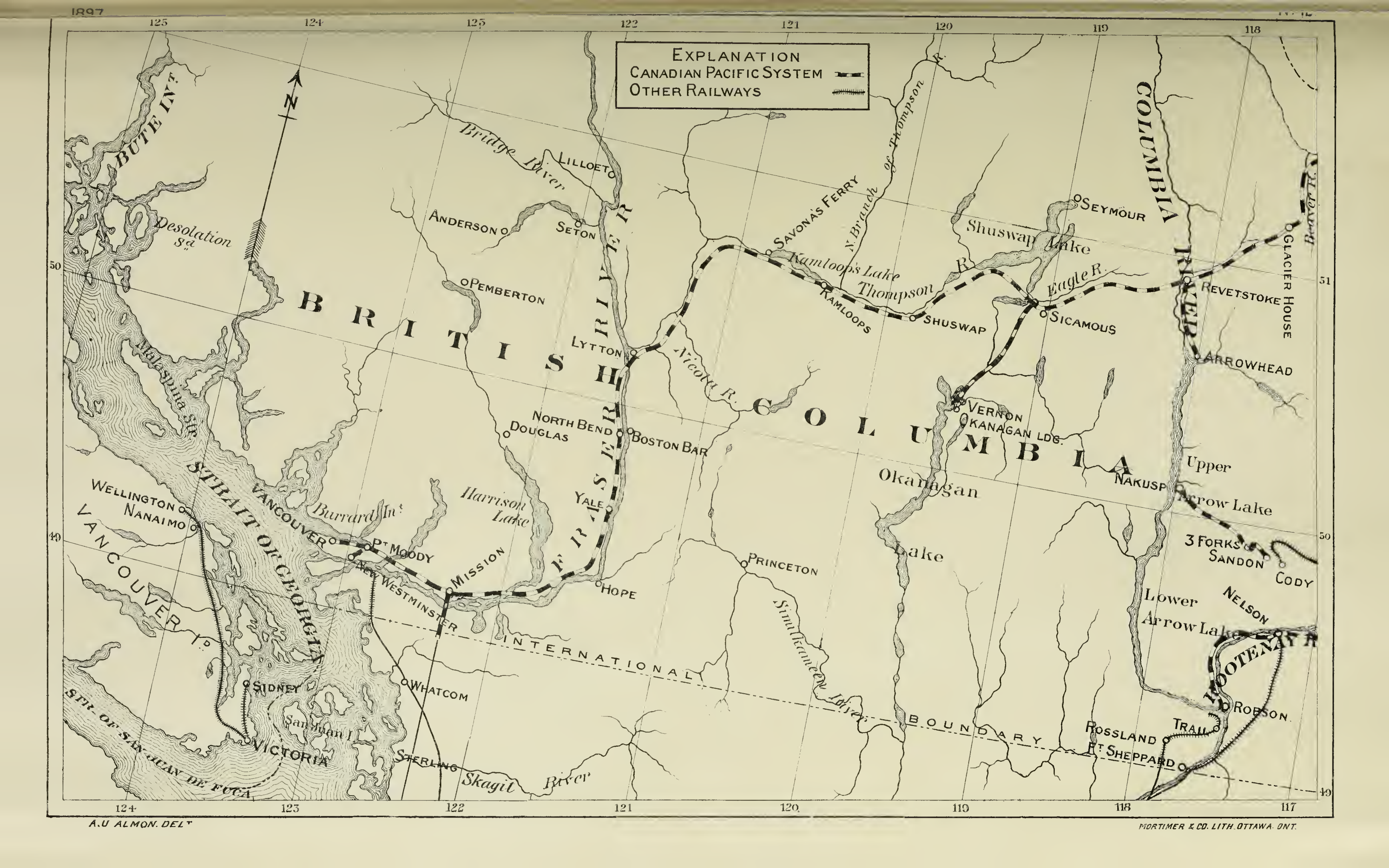
EXPLANATION
CANADIAN PACIFIC SYSTEM
OTHER RAILWAYS
MANITOBA
ONTARIO
WINNIPEG RIVER
ENGLISH RIVER
LAC SEUL
L. St. Joseph
Mattawa R.
Indian Village
Sturgeon River.
Sturgeon L.
Flower Lake River
Eagle R
Vermillion L.
Eagle L.
Clearwater L.
Shoal L.
Wh. Fish B.
N.W. Angle
Lake of the Woods
Manitou R. & Lake
Sand River
Rainy Lake
Sturgeon Fls.
R. La Seine
Lac des Milles Lacs
Shebandowan L. & R.
Sturgeon L.
Hunters I.
Namaukan L.
Knife L.
Gun Flint L.
Rainy River
Rosseau River
R. Seine
L. SUPERIOR
Thunder B.
LAKE NEPIGON
BEAUSEJOUR
DARWIN
CROSS L
KEEWATIN
RAT PORTAGE
EAGLE R
WABIGOON
RALEIGH
IGNACE
BONHEUR
CARLSTAD
SAVANNE
NORDLAND
FINMARK
MURILLO
PT. ARTHUR
FT. WILLIAM
FT. LOUISE
FT. ST. FRANCIS
ST. ANNE'S
N
96
95
94
93
92
91
90
89
51
50
49
48
A.U. ALMON. DELT.
MORTIMER & CO. LITH. OTTAWA ONT.


ASSINIBOIA
MANITOBA
LAKE WINNIPEG
LAKE MANITOBA
DUCK MOUNTAINS
RIDING MOUNTAIN
MOOSE MOUNTAIN
LONG LAKE
SHOAL L.
ASSINIBOINE RIVER
RED RIVER
Souris River
Moose River
Souris
TO PT. ALBERT
TO BATTLEFORD
YORKTON
SALTCOATS
SHELLMOUTH
RUSSELL
BINSGARTH
BIRTLE
BEULAH
FT. ELLICE
FT. QUAPPELLE
QU'APPELLE
BROADVIEW
REGINA
CARSSDALE
ESTEVAN
MELITA
BOISSEVAIN
DELORAINE
WHITEWATER
SOURIS CITY
SOURIS
OAK LAKE
PIPESTONE
RESTON
BRANDON
KEMNAY
RAPID CY.
MINNEDOSA
GLADSTONE
GLENBORO
HOLLAND
CARMAN
ROSENFELDUN
GRETNA
EMERSON
MORRIS
WINNIPEG
PORTAGE LA PRAIRIE
ST LAURENT
STONEWALL
SELKIRK
BEAUSEJOUR
N
EXPLANATION
CANADIAN PACIFIC SYSTEM
OTHER RAILWAYS
A. U. ALMON DELT.
MORTIMER & CO LITH OTTAWA ONT.

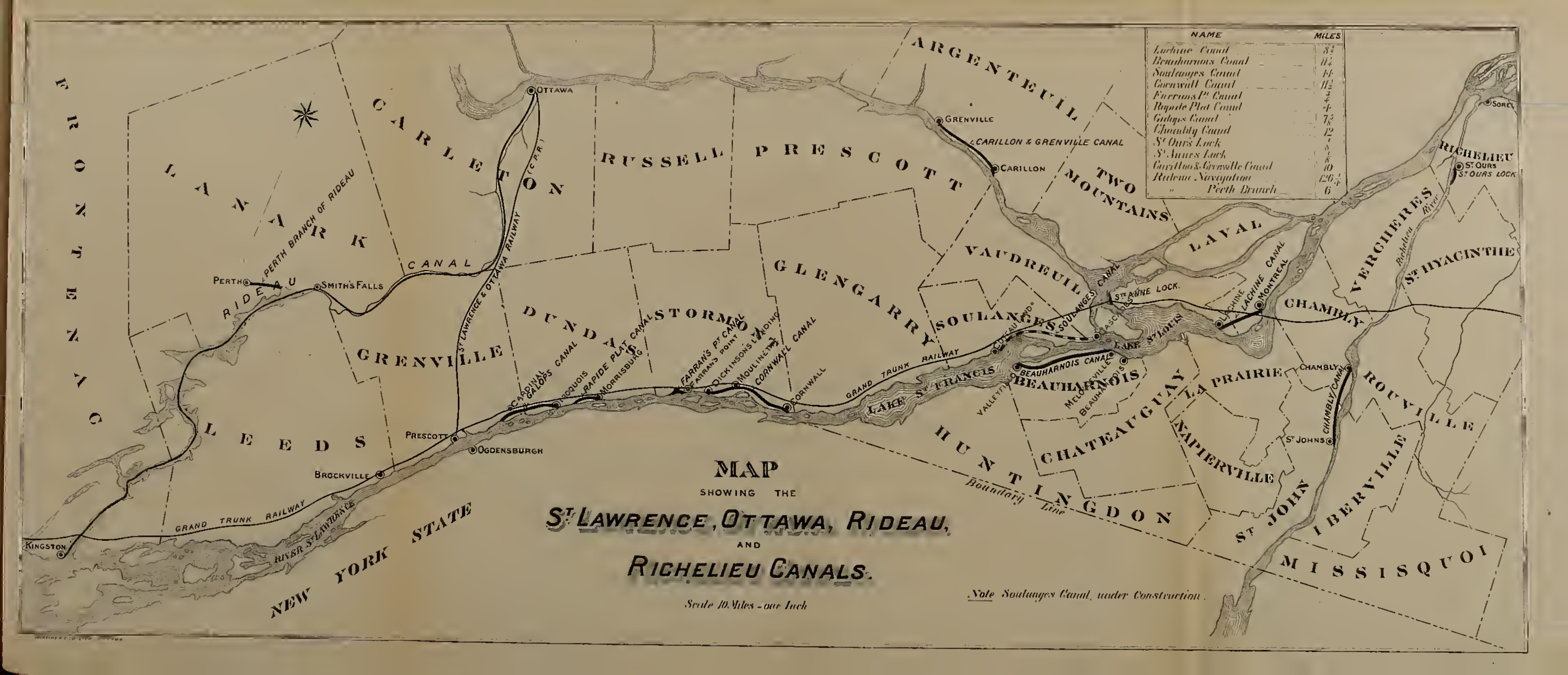

EXPLANATION
CANADIAN PACIFIC SYSTEM
OTHER RAILWAYS
N
Pelican L.
Stinking L.
Turtle R.
Shell R
PRINCE ALBERT
FT A LA CORNE
SASKATCHEWAN
WILLOUGHBY
CARLTON
STOBART
BATOCHE
BATTLEFORD
NORTH SASKATCHEWAN RIVER
The Elbow
SASKATCHEWAN
HUMBOLDT
SASKATOON
Big Quill L.
Lit. Manitou L.
Saline Cr.
Eagle Hill Cr.
Red Deer L.
SOUTH SASKATCHEWAN RIVER
Long or Last Mount. L.
MARIETON
LONGLAKETON
ROSE PLAIN
ASSINIBOIA
CARSSDALE
MARLBOROUGH
WASGANA
Pelican L.
CHAPLIN
MOOSE JAW
PASQUA
REGINA
RUSH LAKE
Old Wives Lakes
Swift Current River
SWIFT CURRENT
CYPRESS
North Br.
Middle Br.
Old Wives Cr.
South Br.
12 Mile L.
White Mud R.
WOOD MTN POST
INTERNATIONAL BOUNDARY
109
108
107
106
105
104
54
53
52
51
50
49



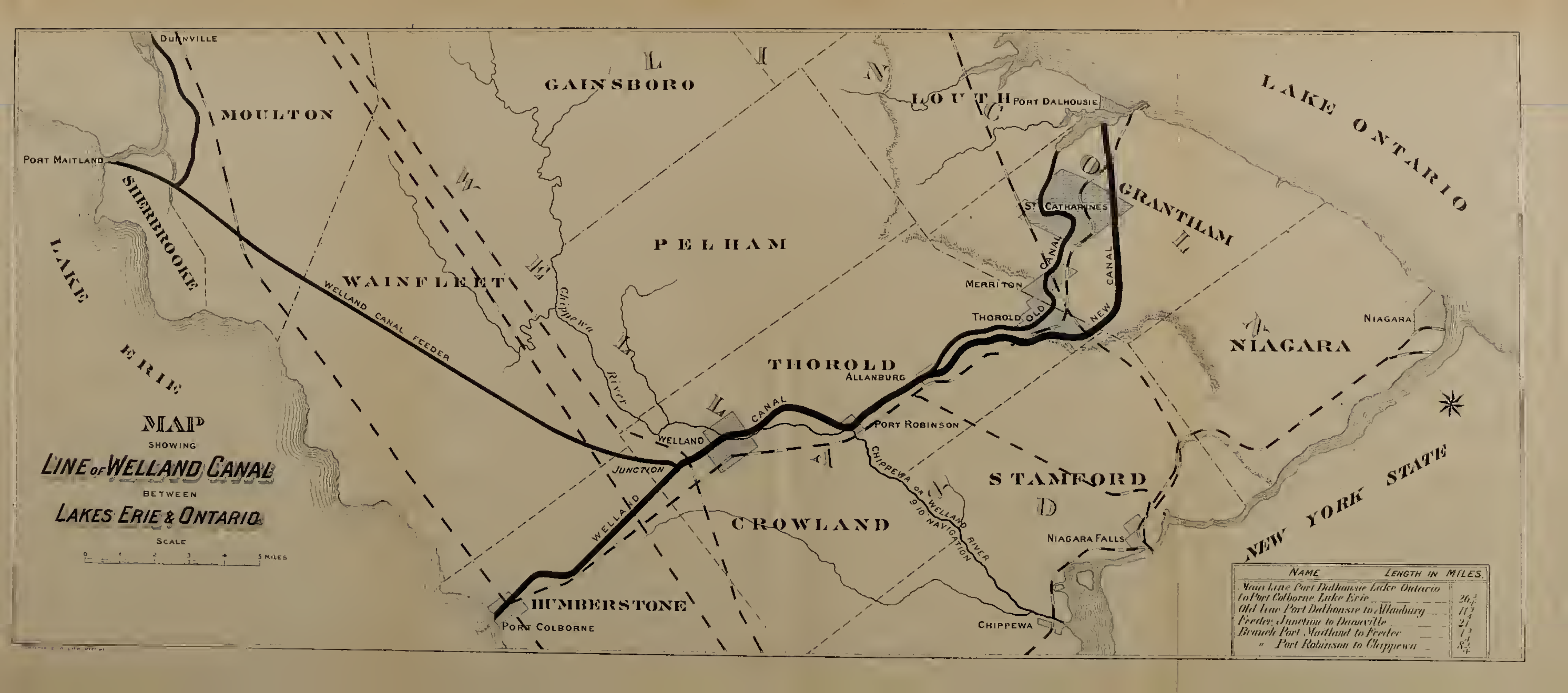
EXPLANATION
CANADIAN PACIFIC SYSTEM
OTHER RAILWAYS
ALBERTA
BRITISH COLUMBIA
ASSINIBOIA
INTERNATIONAL BOUNDARY
STEPHEN
SILVER CITY
BANFF
LEANCHOIL
Kick'g Horse R.
Beaver R.
Bow River
Red Deer River
EDMONTON
Rosebud R.
CALGARY
GLEICHEN
CROWFOOT
SOUTHESK
TILLEY
LANGEVIN
BOWELL
MEDICINE HAT
DUNMORE
WALSH
MAPLE CR.
FT. WALSH
South Saskatchewan R.
Red Deer River
BOW RIVER
High River
Little Bow Riv.
LEERING
NEW OXLEY
Belly River
FT. McLEOD
LETHBRIDGE
Crows Nest Pass
Kootenay Pass
St. Marys River
N. Branch Milk River
Pak-oghkee L.
COLUMBIA RIVER
Upper Kootenay L.
KASLO
SANDON
CODY
Kootenay Lake
BALFOUR
CRANBROOK
KOOTENAY
Kootenay River
A. U. ALMON. DEL.
MORTIMER & CO. LITH. OTTAWA. ONT.



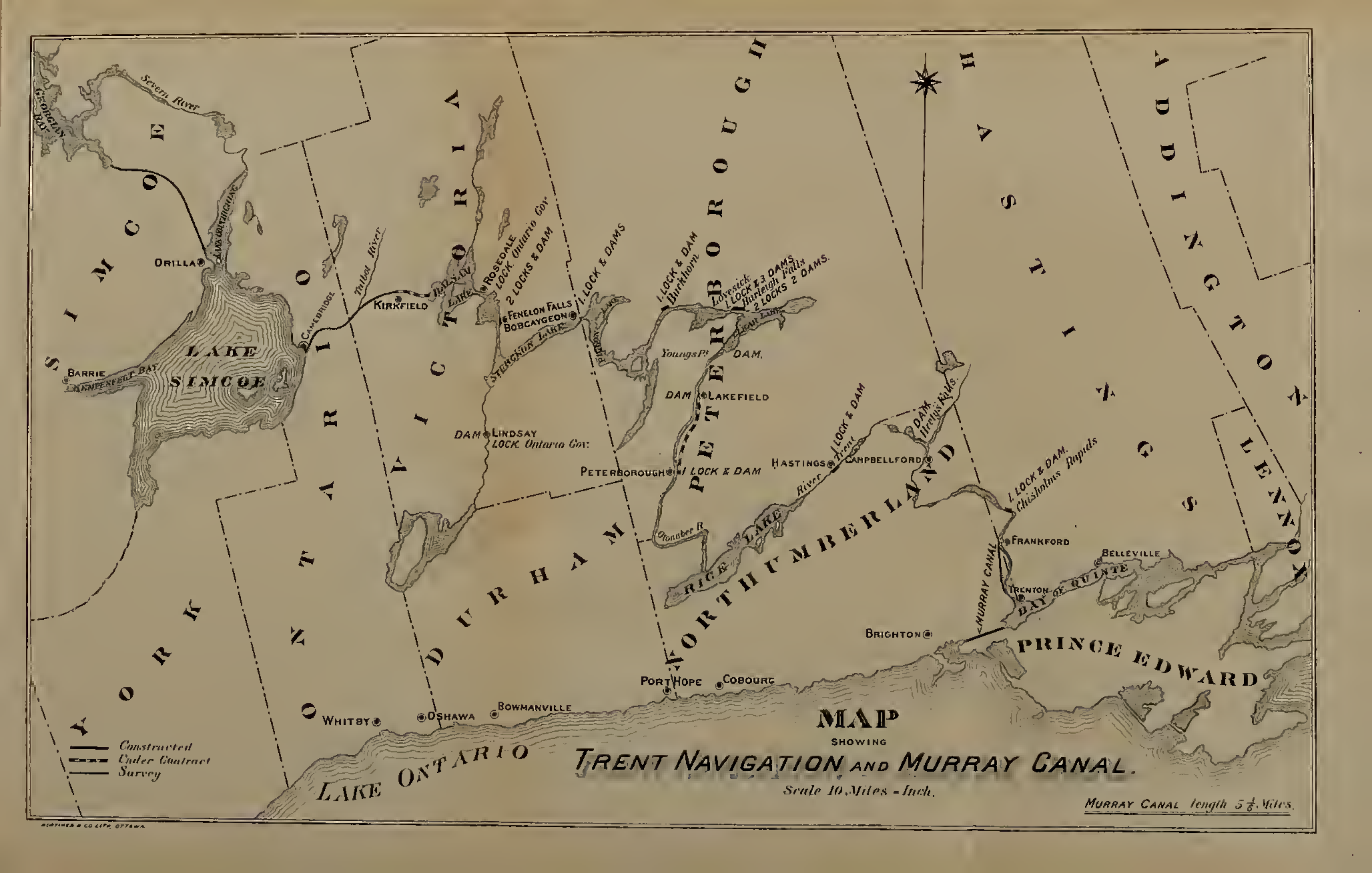
1897
EXPLANATION
CANADIAN PACIFIC SYSTEM
OTHER RAILWAYS
BRITISH COLUMBIA
COLUMBIA RIVER
FRASER RIVER
KOOTENAY R.
BUTE INT.
Desolation Sd.
Malaspina Str.
STRAIT OF GEORGIA
STR. OF SAN JUAN DE FUCA
VANCOUVER ID.
San Juan I.
Bridge River
LILLOET
SETON
ANDERSON
PEMBERTON
LYTTON
NORTH BEND
BOSTON BAR
DOUGLAS
YALE
HOPE
Harrison Lake
Burrard Int.
VANCOUVER
Pt. MOODY
NEW WESTMINSTER
MISSION
WELLINGTON
NANAIMO
SIDNEY
VICTORIA
WHATCOM
STERLING
Skagit River
INTERNATIONAL BOUNDARY
PRINCETON
Similkameen River
Nicola R.
SAVONA'S FERRY
Kamloops Lake
KAMLOOPS
N. Branch of Thompson R.
Thompson R.
SHUSWAP
Shuswap Lake
SEYMOUR
Eagle R.
SICAMOUS
VERNON
OKANAGAN LDG.
Okanagan Lake
REVETSTOKE
GLACIER HOUSE
Beaver R.
ARROWHEAD
Upper Arrow Lake
NAKUSP
3 FORKS
SANDON
CODY
NELSON
Lower Arrow Lake
ROBSON
TRAIL
ROSSLAND
Pt. SHEPPARD
A.U ALMON. DELT.
MORTIMER & CO. LITH. OTTAWA. ONT.




| NAME | MILES |
|---|---|
| Lachine Canal | 8 1/2 |
| Beauharnois Canal | 11 1/4 |
| Soulanges Canal | 14 |
| Cornwall Canal | 11 1/2 |
| Farrans Pt Canal | 3/4 |
| Rapide Plat Canal | 4 |
| Galops Canal | 7 5/8 |
| Chambly Canal | 12 |
| St Ours Lock | 1/8 |
| St Annes Lock | 1/8 |
| Carillon & Grenville Canal | 10 |
| Rideau Navigation | 126 1/4 |
| " Perth Branch | 6 |




| NAME | LENGTH IN MILES. |
|---|---|
| Main Line Port Dalhousie Lake Ontario to Port Colborne Lake Erie | $26\frac{1}{4}$ |
| Old line Port Dalhousie to Allanburg | $11\frac{3}{4}$ |
| Feeder, Junction to Dunnville | 21 |
| Branch Port Maitland to Feeder | $1\frac{3}{4}$ |
| " Port Robinson to Chippewa | $8\frac{3}{4}$ |


MAP
SHOWING
TRENT NAVIGATION AND MURRAY CANAL.
Scale 10 Miles = Inch.
MURRAY CANAL length 5 1/8 Miles.
Constructed
Under Contract
Survey
SIMCOE
YORK
ONTARIO
VICTORIA
DURHAM
PETERBOROUGH
NORTHUMBERLAND
HASTINGS
ADDINGTON
LENNOX
PRINCE EDWARD
LAKE SIMCOE
LAKE ONTARIO
GEORGIAN BAY
Severn River
Talbot River
ORILLA
BARRIE
KIRKFIELD
ROSEDALE
LOCK Ontario Gov.
2 LOCKS & DAM
FENELON FALLS
BOBCAYGEON
1 LOCK & DAMS
STURGEON LAKE
1 LOCK & DAM Buckhorn
Lovesick
1 LOCK & 3 DAMS Burleigh Falls
2 LOCKS 2 DAMS.
Youngs Pt.
DAM.
DAM
LAKEFIELD
DAM
LINDSAY
LOCK Ontario Gov.
PETERBOROUGH
1 LOCK & DAM
HASTINGS
1 LOCK & DAM
Trent River
CAMPBELLFORD
DAM.
Healeys Falls.
1 LOCK & DAM.
Chisholms Rapids
Otonabee R.
RICE LAKE
FRANKFORD
BELLEVILLE
TRENTON
BAY OF QUINTE
MURRAY CANAL
BRIGHTON
PORT HOPE
COBOURG
BOWMANVILLE
OSHAWA
WHITBY



MAP
SHOWING
CANADIAN SHIP CANAL
ALSO
ST MARYS FALLS CANAL MICH. USA
SCALE OF FEET
CANADIAN PACIFIC RAILWAY
TOWN OF SAULT STE MARIE
CANADIAN SHIP CANAL
WHITE FISH ISLAND
ST MARY'S RAPIDS
INTERNATIONAL BRIDGE

# PARTIE I

## CARTES DES CHEMINS DE FER ET CANAUX FÉDÉRAUX

AVEC RENSEIGNEMENTS SUR LES

COMMUNICATIONS TRANSCONTINENTALES PAR CHEMINS DE FER ET SUR LES ROUTES DE LA NAVIGATION PAR LES CANAUX

AINSI QUE LE

## RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF

COMPRENANT CEUX DU

GÉRANT GÉNÉRAL DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT ET DU SURINTENDANT DES CANAUX

AUSSI

DÉCISIONS DU COMITÉ DES CHEMINS DE FER DU CONSEIL PRIVÉ

## ROUTES TRANSCONTINENTALES CANADIENNES PAR CHEMIN DE FER.

### DE HALIFAX OU SAINT-JEAN À MONTRÉAL.

Les routes qui s'offrent entre Halifax et Montréal sont au nombre de quatre, dans chacune desquelles l'Intercolonial est utilisé, en tout ou en partie, comme suit : (les noms adoptés sont ceux des lignes principales) :

Route du chemin de fer Intercolonial—

| | Milles. | |
|---|---|---|
| Par l'Intercolonial jusqu'à la Pointe-Lévis | 675 | |
| Par le Grand-Tronc jusqu'à Montréal | 173 | |
| | | 848 |

(Ou par bateau passeur de Lévis à Québec, et de là par le chemin de fer du Nord, C. P. R., aussi 173 miles.)

Route du chemin de fer Canadien du Pacifique—

| | | |
|---|---|---|
| Par l'Intercolonial jusqu'à Saint-Jean, N.-B. | 275 | |
| Par le chemin de fer du Nouveau-Brunswick et le chemin de fer Maine-Central jusqu'à Mattawamkeag | 146 | |
| Par le chemin de fer du Pacifique jusqu'à Montréal | 334 | |
| | | 775 |

Route du chemin de fer Grand-Tronc—

| | | |
|---|---|---|
| Par l'Intercolonial jusqu'à Saint-Jean, N. B. | 275 | |
| Par le chemin de fer du Nouveau-Brunswick | 90 | |
| Par le chemin de fer Maine-Central | 224 | |
| Total jusqu'à la jonction de Danville | 589 | |
| Par le Grand-Tronc jusqu'à Montréal | 270 | |
| | | 859 |

Route du chemin de fer de Témiscouata—

| | | |
|---|---|---|
| Par l'Intercolonial jusqu'à Saint-Jean, N.-B. | 275 | |
| Par le chemin de fer de Témiscouata jusqu'à Edmonton | 170 | |
| Par le chemin de fer de Témiscouata jusqu'à la Rivière-du-Loup | 81 | |
| Par l'Intercolonial jusqu'à Lévis | 115 | |
| Par le Grand-Tronc jusqu'à Montréal | 173 | |
| | | 814 |

DE MONTRÉAL A LA COTE DU PACIFIQUE PAR LE CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

*Ligne-mère.*

| | | Milles. |
|---|---|---|
| De Québec à la jonction de Saint-Martin (13 milles au nord de Montréal) | | 159 |
| De Montréal (tête de la navigation transatlantique à la jonction de Saint-Martin) | | 13 |
| De la jonction de Saint-Martin à Callander | | 331 |
| De Callander à Port-Arthur | 649 | |
| De Port-Arthur à la Rivière-Rouge, en face de Winnipeg | 428 | |
| De la Rivière-Rouge à Savona's-Ferry | 1,257 | |
| De Savona's-Ferry à l'océan Pacifique à Port-Moody | 213 | |
| | | 2,547 |
| De Port-Moody à Vanconver | | 15 |
| Total de Montréal à Vancouver | | 2,906 |

Ce chemin de fer a été ouvert à la circulation d'une extrémité à l'autre le 28 juin 1886.

## CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Le chemin de fer Intercolonial passe par six ports de l'océan Atlantique, savoir: les ports de la Pointe-du-Chêne, de Pictou, d'Halifax, de Saint-Jean, de Sydney et de Sydney-Nord. Il se relie au Grand-Tronc à la frontière de la Chaudière et au chemin de fer Canadien du Pacifique à Québec, par bateau passeur entre Lévis et Québec.

La longeur totale du chemin est de 1,142 milles, à laquelle il faut ajouter pour les voies affectées au transport des marchandises, 12½ milles, ce qui représente un total de 1,154½ milles.

Voici quelles sont les distances de la ligne directe :—

| | Milles. |
|---|---|
| De Lévis (en face de Québec) par Saint-Joseph et la jonction de Saint-Charles (14 milles) à Halifax | 675 |
| De Lévis à Saint-Jean | 578 |
| De Lévis *via* Truro à Sydney | 827 |
| De Lévis *via* Truro à Sydney-Nord | 820 |

NOTE.—A Lévis, les voyageurs font correspondance avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et avec le Grand-Tronc. Les marchandises passent directement par la voie de l'ancienne ligne-mère entre le raccordement de la Chaudière et celui de Saint-Charles (17 milles), au lieu de passer par Lévis, dont la longueur est de 24 milles

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Ce chemin a 32 milles de long. Il s'étend de la jonction Windsor, sur l'Intercolonial, à Windsor.

## CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

### LONGUEUR DE LA LIGNE.

| | Milles. |
|---|---|
| De Souris à Tignish | 168 |
| De Mount-Stewart à Georgetown | 24 |
| De Charlottetown à Royalty-Junction | 5 |
| D'Emerald-Junction au Cap-Traverse | 13 |
| D'Alberton au quai de Cascumpec | 1 |
| | 211 |

Le raccordement entre le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard et l'Intercolonial se fait en été par bateau à vapeur entre Summerside et la Pointe-du-Chêne, entre Charlotteton et Pictou et entre Georgetown et Pictou, et en hiver par des vapeurs construits *ad hoc*, entre Georgetown et Pictou et entre Charlottetown et Pictou ; il y a aussi un service de chaloupes à patins qui établit communication avec le Cap-Traverse. Ces chaloupes traversent le détroit et prennent terre au Cap-Tourmentin, sur la terre ferme, à une distance de neuf milles. Ici, au moyen de la ligne du Nouveau-Brunswick et du chemin de fer de Prince-Edouard, soit un parcours d'environ 40 milles, la correspondance se fait avec l'Intercolonial à Sackville. Ce service de chaloupes à patins est fait par le ministère de la marine, et des trains spéciaux transportent les malles et les attendent au Cap-Traverse, chaque fois que le ministère des postes le demande.

# CANAUX.

Les canaux canadiens sous le contrôle de l'Etat et qui se rattachent aux lacs et rivières navigables, sont les suivants :

1. Ceux du Saint-Laurent.
2. Le canal Welland.
3. Le canal du Saut-Sainte-Marie.
4. Ceux du Richelieu entre le Saint-Laurent et le lac Champlain.
5. Ceux de la rivière Ottawa.
6. Ceux de la rivière Rideau, entre Ottawa et Kingston.
7. Ceux de la Trent.
8. Le canal Saint-Pierre, Cap-Breton.

## LE SAINT-LAURENT ET LES LACS.

Le fleuve Saint-Laurent, avec le réseau de canaux établis sur son cours en amont de Montréal, et les lacs Ontario, Erié, Saint-Clair, Huron et Supérieur, avec les canaux qui les relient, forment un service de navigation qui s'étend du détroit de Belle-Isle à Port-Arthur, à la tête du lac Supérieur, sur une distance de 2,260 milles terrestres. La distance jusqu'à Duluth est de 2,384 milles.

Du détroit de Belle-Isle, à l'embouchure du Saint-Laurent, à Montréal, la distance est de 986 milles. De Québec à Montréal la distance est de 160 milles. En raison du peu de profondeur des eaux sur une certaine étendue du fleuve entre ces deux lieux, particulièrement au lac Saint-Pierre, les vaisseaux qui tiraient plus de

dix à douze pieds d'eau étaient autrefois dans l'impossibilité de passer durant la majeure partie de la navigation. En 1826, la question du creusage du canal fut définitivement arrêtée, mais ce ne fut qu'en 1884 que des travaux de dragage commencèrent. Cette année-là on commença à creuser un nouveau chenal droit, mais le projet fut abandonné en 1847. En 1851 on commença le creusage du chenal actuel. A cette époque la profondeur du chenal à eau basse était de 10 pieds 6 pouces. En 1869 cette profondeur était portée à 20 pieds, à 25 pieds en 1882, et à l'expiration de 1888 on atteignait une profondeur de 27½ pieds à eau basse, sur une distance de 108 milles à partir de Montréal, jusqu'à un point où la marée commence à se faire sentir. Ces travaux se continuent aux frais du gouvernement du Canada qui, en 1888, sous l'empire de l'acte 51 Vic., chap. 5, de la même année, prit à sa charge la dette contractée pour cet objet. Le chenal a une largeur minima de 300 pieds, qui se porte à 500 dans les courbes. Le chenal est indiqué par des feux et des bouées.

La navigation, fermée par la glace en hiver, s'ouvre vers la fin d'avril.

Grâce à ces travaux, Montréal a été mis à la tête de la navigation océanique, et ici commence le réseau des canaux du Saint-Laurent, qui rachètent les divers rapides par lesquels le chenal en amont est obstrué et qui donnent accès, par le canal Welland, les grands lacs et le canal du Saut-Sainte-Marie, à la tête du lac Supérieur.

La différence de niveau entre le lac Supérieur et l'endroit du Saint-Laurent près de Trois-Rivières où la marée cesse de se faire sentir est d'environ 600 pieds.

Les canaux canadiens, construits entre Montréal et le lac Supérieur, sont ceux de Lachine, Beauharnois, Cornwall, de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat, des Galops, de Welland et du Saut-Sainte-Marie. Leur longueur collective est de 71 milles; la chute totale, directement rachetée par les écluses, est de 551 pieds; et le nombre d'écluses qu'un vaisseau aurait à passer de Montréal, tête de la navigation océanique, à la tête du lac Supérieur, est de 51. Ce nombre diminuera lorsque le canal de Soulanges sera terminé.

La communication entre les lacs Huron et Supérieur se fait au moyen du canal du Saut-Sainte-Marie, ainsi que par le canal des chutes de Sainte-Marie, situé sur le côté américain de la rivière Sainte-Marie. Ces deux canaux sont libres quant aux péages.

Il importe de remarquer que l'agrandissement des canaux entre Montréal et le lac Erié comprend des écluses dont voici les dimensions: longueur 270 pieds, largeur 45 pieds, profondeur d'eau sur les seuils, 14 pieds. *La longueur des vaisseaux qui pourront passer est restreinte à* 255 *pieds.*

## CANAL LACHINE.

| | | |
|---|---|---|
| Longueur du canal | 8½ | milles statutaires. |
| Nombre d'écluses | 5 | |
| Grandeur des écluses | 270 | pieds par 45 pieds. |
| Chute totale des écluses | 45 | " |
| Hauteur de l'eau sur les seuils { à 2 écluses | 18 | " |
| Hauteur de l'eau sur les seuils { à 3 écluses | 14 | " |
| Largeur moyenne du canal neuf | 150 | " |

La profondeur du prisme du canal entre les écluses n'est actuellement adaptée qu'aux vaisseaux tirant 12 pieds d'eau.

Le canal consiste aujourd'hui en un chenal avec deux séries d'écluses, les vieilles et les grandes. Les anciennes écluses mesurent 200 pieds x 45 pieds. Il y a deux entrées à chaque extrémité.

Ce canal s'étend depuis la ville de Montréal jusqu'au village de Lachine, et rachète les rapides Saint-Louis, première série des rapide sérieux qui empêchent de remonter le Saint-Laurent. Ils sont à une distance de 986 milles du détroit de Belle-Isle.

## CANAL DE BEAUHARNOIS.

| | |
|---|---|
| Longueur du canal | $11\frac{1}{4}$ milles statutaires. |
| Nombre d'écluses | 9 |
| Dimensions des écluses | 200 pieds x 45 pieds. |
| Chute totale des écluses | $82\frac{1}{2}$ " |
| Hauteur de l'eau sur les seuils | 9 " |
| Longueur du canal au fond | 80 " |
| Largeur du banal à la surface | 120 " |

Le canal commence sur la rive sud du Saint-Laurent, à $15\frac{1}{4}$ milles de la tête du canal Lachine. Il relie les lacs Saint-Louis et Saint-François, et tourne les trois rapides connus sous le nom des Cascades, des Cèdres et du Coteau.

Un canal d'un plan agrandi est en voie de construction sur la rive nord du fleuve.

## CANAL DE CORNWALL.

| | |
|---|---|
| Longueur du canal | $11\frac{1}{2}$ milles statutaires. |
| Nombre d'écluses | 6 |
| Dimensions des écluses | 270 pieds x 45 pieds. |
| Chute totale des écluses | 48 " |
| Hauteur de l'eau sur les seuils | 14 " |
| Longueur du canal au fond | 100 " |
| Largeur du canal à la surface de l'eau | 164 " |

Les vieilles écluses d'ascension, de 200 x 45 pieds, peuvent aussi s'utiliser.

Depuis la tête du canal de Beauharnois jusqu'au pied du canal de Cornwall il y a un intervalle de $32\frac{3}{4}$ milles sur le lac Saint-François, navigable pour les vaisseaux du tonnage actuellement en usage.

Le canal de Cornwall se continue au delà du Long-Saut, depuis la ville de Cornwall jusqu'à Dickinson's-Landing.

## CANAUX DE WILLIAMSBURG.

Les canaux de la Pointe-à-Farran, du Rapide-Plat et des Galops sont connus sous la désignation collective de canaux de Williamsburg.

### Canal de la Pointe à Farran.

| | |
|---|---|
| Longueur du canal | $\frac{3}{4}$ mille. |
| Nombre d'écluses | 1 |
| Dimensions de l'écluse | 200 x 45 pieds. |
| Chute totale de l'écluse | $3\frac{1}{2}$ pieds. |
| Tirant sur le seuil au niveau ordinaire de l'eau | 9 " |
| Largeur du canal au fond | 50 " |
| Largeur du canal à la surface de l'eau | 90 " |

De la tête du canal de Cornwall au pied du canal de la Pointe-à-Farran la distance par le fleuve Saint-Laurent est de 5 milles. Ce dernier canal permet aux navires qui remontent le fleuve d'éviter, si c'est nécessaire, le rapide de la Pointe-à-Farran. Les vaisseaux qui descendent peuvent suivre le rapide en toute sûreté.

### Canal du Rapide-Plat.

| | |
|---|---|
| Longueur du canal | $3\frac{2}{3}$ milles. |
| Nombre d'écluses | 2 |
| Dimensions des écluses | 270 x 45 pieds. |
| Chute totale des écluses | $11\frac{1}{2}$ pieds. |
| Hauteur de l'eau sur les seuils | 14 " |
| Largeur du canal au fond | 82 " |
| Largeur du canal à la surface de l'eau | 152 " |

On peut aussi se servir de la vieille écluse de 200 x 45 pieds.

De la tête du canal de la Pointe-à-Farran au pied du canal du Rapide-Plat, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de $10\frac{1}{2}$ milles. Ce canal permet aux vaisseaux d'éviter les rapides en montant. Ceux qui descendent sautent les rapides sans dangar.

### Canal des Galops.

| | |
|---|---|
| Longueur du canal | $7\frac{1}{3}$ milles. |
| Nombre d'écluses | 4 |
| Dimensions des écluses | 2—270 x 45 pieds.<br>2—200 x 45 " |
| Chute totale des écluses | $15\frac{1}{2}$ pieds. |
| Hauteur de l'eau sur les seuils | 14 " |
| Largeur du canal au fond | 80 " |
| Largeur du canal à la surface de l'eau | 144 " |

De la tête du canal du Rapide-Plat à Iroquois, au pied du canal des Galops, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de $4\frac{1}{2}$ milles. Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides de la Pointe-aux-Iroquois, de la Pointe-Cardinal et des Galops.

### Canal de Murray.

| | |
|---|---|
| Longueur entre les extrémités des jetées de l'est et de l'ouest | $5\frac{1}{6}$ milles. |
| Largeur au fond | 80 pieds. |
| Largeur à la surface de l'eau | 120 " |
| Profondeur à compter du plus bas niveau du lac | 11 " |

Pas d'écluses.

Ce canal traverse l'isthme de Murray et relie, vers l'ouest, la tête de la baie de Quinté au lac Ontario, ce qui permet aux navires d'éviter la navigation en plein lac.

## CANAL WELLAND.

### LIGNE PRINCIPALE DE PORT-DALHOUSIE, LAC ONTARIO, À PORT-COLBORNE, LAC ERIÉ.

| — | Ancienne ligne. | Ligne agrandie ou nouvelle. |
|---|---|---|
| Longueur du canal | $27\frac{1}{2}$ milles. | $26\frac{3}{4}$ milles. |
| Ports auxiliaires (autrefois 3) | | 2 |
| Nombre d'écluses { d'ascension | 26 | d'ascension 25 |
| Nombre d'écluses { de prise d'eau | 1 | de prise d'eau 1 |
| Dimensions | 1 écluse .... 200 x 45<br>1 " .... 200 x 45<br>1 (de partage) 230 x 45<br>24 écluses .... 150 x 45 | 270 pds x 45 pds. |
| Chute totale des écluses | $326\frac{3}{4}$ pds. | $326\frac{3}{4}$ pds. |
| Hauteur de l'eau sur les seuils | $10\frac{1}{4}$ pds. | 14 " |

#### BRANCHES DE LA RIVIÈRE WELLAND.

| | |
|---|---|
| Longueur du canal.—De la tranchée de Port-Robinson à la rivière Welland | 2,322 pieds. |
| " " Du canal, à Welland, à la rivière, par l'écluse à l'aqueduc | 300 " |
| " " De la tranchée de Chippawa à la rivière Niagara | 1,020 " |
| Nombre d'écluses.—Une à l'aqueduc et une à Port-Robinson | 2 |
| Dimensions des écluses | 150 x $26\frac{1}{2}$ pieds. |
| Chute totale depuis le canal, à Welland, jusqu'à la rivière Welland | 10 pieds. |
| Hauteur de l'eau sur les seuils | 9 " 10 pouces. |

#### CANAL D'ALIMENTATION DE LA GRANDE-RIVIÈRE.

| | |
|---|---|
| Longueur du canal | 21 milles. |
| Nombre d'écluses | 2 |
| Dimensions des écluses | 1 de 150 x $26\frac{1}{2}$ pieds.<br>1 de 200 x 45 " |
| Chute des écluses | 7 à 8 pieds. |
| Hauteur de l'eau sur les seuils | 9 pieds. |

#### BRANCHE DE PORT-MAITLAND.

| | |
|---|---|
| Longueur du canal | $1\frac{3}{4}$ mille. |
| Nombre d'écluses | 1 |
| Dimensions de l'écluse | 185 x 45 pieds. |
| Chute totale de l'écluse | $7\frac{1}{2}$ pieds. |
| Hauteur de l'eau sur les seuils | 11 |

Le canal Welland a deux entrées sur le lac Ontario à Port-Dalhousie, une pour le nouveau canal et l'autre pour l'ancien.

De Port-Dalhousie à Allanburgh, 11¾ milles, il y a deux lignes distinctes, l'ancienne et la nouvelle.

D'Allanburgh à Port-Colborne, distance de 15 milles, le canal n'a qu'une seule voie, l'ancien canal ayant été agrandi.

Depuis la tête du canal Welland, sur une distance d'environ 394 milles, la navigation se fait en eau profonde à travers le lac Erié, la rivière du Détroit, le lac Saint-Clair, la rivière Saint-Clair, le lac Huron et la rivière du Saut-Sainte-Marie jusqu'à une courte distance du canal du Saut-Sainte-Marie. A partir du Saut jusqu'à Port-Arthur la distance par le lac Supérieur est de 266 milles, et jusqu'à Duluth de 390 milles.

## CANAL DU SAUT-SAINT-MARIE.

| | |
|---|---|
| Longueur du canal, entre les extrémités des jetées à l'entrée | 5,967 pieds. |
| Nombre d'écluses | 1 |
| Dimensions de l'écluse | 900 x 60 pieds. |
| Hauteur de l'eau sur les seuils (au plus bas niveau de l'eau) | 20 pieds 3 pouces. |
| Chute totale | 18 " |
| Largeur du canal au fond | 141 " 8 pouces. |
| Largeur du canal à la surface de l'eau | 150 " |

Ce canal a été construit à travers l'île Sainte-Marie, sur le côté nord des rapides de la rivière Sainte-Marie, et par cette dernière réunit les lacs Huron et Supérieur sur le territoire canadien.

## MONTRÉAL, OTTAWA ET KINGSTON.

Cette ligne de navigation s'étend du port de Montréal au port de Kingston, en passant par le canal de Lachine, ainsi que par la région navigable du bas de la rivière Ottawa et les canaux de l'Ottawa jusqu'à la ville d'Ottawa ; et de là par le canal Rideau jusqu'à Kingston, sur le lac Ontario, soit une distance totale de 245⅝ milles.

Après avoir quitté le canal de Lachine, voici quels sont les ouvrages qui ont été exécutés pour racheter les difficultés qui s'offrent à la navigation :—

L'écluse de Sainte-Anne,
Le canal de Carillon,
Le canal de Grenville,
Le canal Rideau.
} Canaux de l'Ottawa.

La différence de niveau (non compris celui du canal de Lachine) est de 509 pieds (345 pieds d'ascension et 164 de chute), et le nombre des écluses est de 55.

| Sections de la ligne de navigation. | Distances intermédiaires. | Distances totales de Montréal. |
|---|---|---|
| | Milles. | Milles. |
| Canal Lachine | 8½ | |
| Canal Lachine à l'écluse Sainte-Anne | 15 | 23½ |
| Ecluse Sainte-Anne et jetées | ⅛ | 23⅝ |
| De l'écluse Sainte-Anne au canal Carillon | 27 | 50⅝ |
| Canal Carillon | ¾ | 51⅜ |
| Du canal Carillon au canal Grenville | 6¼ | 57⅝ |
| Canal Grenville | ¾ | 63⅜ |
| Du canal Grenville à l'entrée de la navigation du canal Rideau | 56 | 119⅜ |
| Navigation du Rideau, aboutissant à Kingston | 126¼ | 245⅝ |

## ECLUSE DE SAINTE-ANNE.

| | Ancienne écluse. | Nouvelle élcuse. |
|---|---|---|
| Longueur du canal | ⅛ mille. | ⅛ mille. |
| Nombre d'écluses | 1 | 1 |
| Dimensions de l'écluse | 190 x 45 pieds | 200 x 45 pieds. |
| Chute totale | 3 pieds. | 3 pieds. |
| Hauteur de l'eau sur les seuils | 6 " | 9 " |

Cette écluse, avec jetées de direction en amont et en aval, rachète les rapides de Saint-Anne entre l'île Perrot et la tête de l'île de Montréal, à la décharge de cette partie de la rivière Ottawa qui forme le lac des Deux-Montagnes, à 23½ milles du port de Montréal.

## CANAL DE CARILLON.

| | |
|---|---|
| Longueur du canal | ¾ mille. |
| Nombre d'écluses | 2 |
| Dimensions des écluses | 200 x 45 pieds. |
| Chute totale | 16 " |
| Hauteur de l'eau sur les seuils | 9 " |
| Largeur du canal au fond | 100 " |
| Largeur du canal à la surface de l'eau | 110 " |

Ce canal rachète les rapides de Carillon.

De l'écluse de Sainte-Anne au pied du canal Rideau il y a un intervalle navigable de 27 milles par le lac des Deux-Montagnes et la rivière Ottawa.

Par la construction du barrage de Carillon, sur la rivière Ottawa, on a élevé l'eau de 9 pieds, ce qui rend la rivière navigable en amont.

## CANAL DE GRENVILLE.

| | |
|---|---|
| Longueur du canal | $5\frac{3}{4}$ milles. |
| Nombre d'écluses | 5 " |
| Dimensions des écluses | 200 x 45 pieds. |
| Chute totale | $43\frac{3}{4}$ pieds. |
| Hauteur de l'eau sur les seuils | 9 " |
| Largeur du canal au fond | 40 à 50 pieds |
| Largeur du canal à la surface de l'eau | 50 à 80 pieds. |

Ce canal, qui rachète les rapides du Long-Saut, est à environ 56 milles en aval de la cité d'Ottawa; jusque-là la navigation sur la rivière Ottawa ne rencontre aucun obstacle.

## NAVIGATION SUR LE RIDEAU.

La navigation du Rideau relie la rivière Ottawa, à Ottawa, avec l'extrémité est du lac Ontario, à Kingston.

| | |
|---|---|
| Largueur navigable | $126\frac{1}{4}$ milles. |
| Nombre d'écluses d'Ottawa à Kingston | 35 d'ascension.<br>14 de chute. |
| Chute totale......$446\frac{1}{4}$ | $282\frac{1}{4}$ d'ascension et 164 de chute. à eau haute. |
| Dimensions des écluses | 134 x 33 pieds. |
| Hauteur de l'eau sur les seuils, 5 pieds; profondeur navigable sur toute la longueur du canal | $4\frac{1}{2}$ pieds. |
| Largeur du canal au fond | 60 pieds dans la terre.<br>54 " le roc. |
| Largeur du canal à la surface de l'eau | 80 " la terre. |

### CANAL DE PERTH.

| | |
|---|---|
| Longueur du canal | 6 milles. |
| Nombre d'écluses | 2 |
| Dimensions des écluses | 134 x 32 pieds. |
| Chute totale | 26 pieds. |
| Hauteur de l'eau sur les seuils | 5 pieds 6 pouces. |
| Longueur du barrage | 200 pieds. |
| Largeur du canal au fond | 40 pieds. |
| Largeur du canal à la surface de l'eau | 40 pieds dans le roc.<br>60 " l'argile. |

Ce bras du canal Rideau établit une communication entre la baie de Beveridge, sur le lac Rideau, et la ville de Perth.

Le point culminant de la ligne se trouve au lac Rideau, mais plusieurs des biefs de descente sont alimentés par des eaux qu'on y a amenées. Ci-suit l'indication des sources d'alimentation :—

A partir du point culminant, la route pour Ottawa passe par la rivière Rideau, et pour Kingston par la rivière Cataraqoui. L'eau nécessaire à l'alimentation du cnal provient des bassins de réserve dont la description est détaillée plus bas.

On peut les diviser en trois catégories :—

1. Le bief culminant est alimenté par le lac Wolfe. 2. Les biefs de descente de l'est pour Ottawa sont alimentés par la rivière Tay et ses tributaires, rivière qui se jette dans le lac Rideau. 3. Les biefs de descente du sud-ouest, pour Kingston, sont alimentés par le lac à la Vase et ses tributaires, autrefois appelé lac du Diable, qui se jette dans le lac Opénacon.

Le lac Opénacon reçoit les eaux du lac au Chevreuil et du Rocher.

Toutes ces eaux des biefs de descente du sud-ouest, grossies par celles du lac Loughboro', se jettent dans le lac aux Atocas, et forment à leur issue de Round-Tail, la rivière Cataraqoui. Grâces aux digues établies sur divers points on a rendu cette rivière navigable jusqu'à Kingston.

## RIVIÈRE RICHELIEU ET LAC CHAMPLAIN.

Cette ligne de navigation commence à Sorel, au confluent du Saint-Laurent et de la rivière Richelieu, à 46 milles en aval de Montréal; elle suit la rivière Richelieu, et par l'écluse de Saint-Ours arrive au bassin de Chambly, où elle entre dans le canal de Chambly jusqu'à Saint-Jean, pour suivre ensuite la rivière Richelieu jusqu'au lac Champlain. La longueur de Sorel à la frontière est de 81 milles.

A Whitehall, l'extrémité sud du lac Champlain, la ligne pénètre dans le canal Champlain et se relie à la rivière Hudson, par laquelle on atteint directement la ville de New-York. De la frontière à New-York la distance est de 330 milles.

Le tableau qui suit donne les distances de Sorel à New-York :—

| Section de navigation. | Distances intermédiaires en milles. | Distances totales. |
|---|---|---|
| De Sorel à l'écluse Saint-Ours | 14 | 14 |
| De l'écluse Saint-Ours au canal Chambly | 32 | 46 |
| Canal Chambly | 12 | 58 |
| Du canal Chambly à la frontière | 23 | 81 |
| De la frontière au canal Champlain | 111 | 192 |
| Du canal Champlain à la jonction du canal Erié | 66 | 258 |
| De la jonction du canal Erié à Albany | 7 | 265 |
| D'Albany à New-York | 146 | 411 |

## ECLUSE ET BARRAGE DE SAINT-OURS.

| | |
|---|---|
| Longueur | $\frac{1}{8}$ mille. |
| Nombre d'écluses | 1 |
| Dimensions de l'écluse | 200 x 45 pieds. |
| Chute totale | 5 pieds. |
| Hauteur de l'eau sur les seuils | 7 pieds à eau basse. |
| Longueur du barrage dans le chenal de l'est | 300 pieds. |
| " " l'ouest | 690 " |

A Saint-Ours, situé à 14 milles de Sorel, le Richelieu est divisé en deux chenaux par une petite île. L'écluse de Saint-Ours est située sur le chenal de l'est.

La profondeur du Richelieu entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly est de 7 pieds, et la distance est de 32 milles.

## CANAL DE CHAMBLY.

| | |
|---|---|
| Longueur du canal | 12 milles. |
| Nombre d'écluses | 9 " |

Dimensions des écluses :—

| | | |
|---|---|---|
| Ecluse de prise d'eau n° 1 à Saint-Jean | 122 pieds | de 22½ à 24 pieds de large. |
| " d'ascension 2 | 124 " | |
| " " 3, 4, 5, 6 | 118 " | |
| " " 7, 8, 9, écluses accolées | 125 " | |
| Ascension totale par les écluses | 74 " | |
| Hauteur de l'eau sur les seuils | 7 " | |
| Largeur du canal au fond | 36 " | |
| " " à la surface de l'eau | 60 " | |

Le canal de Chambly fait suite aux 32 milles où la navigation est libre entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly. Ce canal rachète les rapides entre Saint-Jean et Chambly.

## CANAL DE LA TRENT.

Le terme " Canal de la Trent " s'applique à une série de nappes d'eau qui ne forment pas, cependant, une ligne suivie de navigation, et qui actuellement ne peuvent être utilisées que pour le trafic local. Grâces à divers travaux, on a donné plus d'ampleur à cette ligne locale qui, au moyen d'autres ouvrages en cours et en projet, deviendra une ligne directe entre le lac Ontario et le lac Huron.

C'est une chaîne de lacs et de rivières s'étendant de Trenton, à l'embouchure de la Trent, sur la baie de Quinté, lac Ontario, jusqu'au lac Huron.

Il y a plusieurs années il a été projeté d'utiliser ces eaux pour en faire une voie de communication entre les lacs Huron et Ontario.

Voici le projet tel que primitivement conçu et tel que modifié :—

Par la rivière Trent, le lac du Riz, la rivière Otonabi et les lacs Clair, Buckhorn, Chemong, aux Pigeons, à l'Esturgeon et Cameron, jusqu'au lac Balsam, point de partage des eaux, situé à environ 165 milles de Trenton ; du lac Balsam par un canal et par la rivière Talbot jusqu'au lac Simcoe ; de là par la rivière Severn jusqu'à la baie Georgienne, lac Huron ; la distance totale étant d'environ 200 milles, dont il n'y aura que 15 ou 20 de réellement canalisés.

L'exécution entière de ce projet commencée en 1837 par le gouvernement impérial fut subséquemment abandonnée. Cependant, par certaines constructions désignées plus bas, parties de ces eaux ont été rendues navigables et tout le projet est à s'exécuter. Un bras du cours d'eau principal, lequel se dirige vers le sud à partir du lac à l'Esturgeon, offre une communication avec la ville de Lindsay, et par le lac Scugog jusqu'à Port-Perry, distance de 190 milles de Trenton.

Le tableau suivant donne les longueurs des étendues navigables et de celles qui ne le sont pas.

| | Navigables. Milles. | Innavigables. Milles. |
|---|---|---|
| De Trenton, baie de Quinté, aux rapides des Neuf-Milles | | 9 |
| Des rapides des Neuf-Milles à Percy-Landing | 19½ | |
| De Percy-Landing au barrage des chutes de Heeley | | 14¼ |
| Du barrage des chutes de Heeley à Peterboro' | 51¾ | |
| De Peterboro' à Lakefield | | 9½ |
| De Lakefield à un point au delà du lac Balsam | 61 | |
| | 132¼ | 32¾ |
| Distance totale, baie de Quinté à un point au delà du lac Balsam | | 165 |
| De la Pointe à l'Esturgeon, sur le lac à l'Esturgeon, à 48¾ milles de Lakefield, la branche passe la ville de Lindsay à Port-Perry, à la tête du Scugog | | 27½ |

Les constructions grâce auxquelles la navigation de la Trent a été améliorée sont les suivantes : canaux avec écluses et ponts aux rapides Burleigh, aux rapides Buckhorn et aux chutes Fénelon, ainsi que des barrages à Lakefield et à la Pointe de Young. Ces constructions ouvrent une voie de communication entre Lakefield, à 9½ milles de Peterboro' et le lac Balsam, tête du réseau, soit un parcours d'environ 160 milles de navigation directe et latérale.

A Lakefield, 9½ milles de Peterboro, le barrage qui se trouve à la tête du rapide des Neuf-Milles de la rivière Otanabi maintient la navigation depuis le lac Katchiwannoe jusqu'à la Pointe de Young.

A la Pointe de Young, 5 milles de Lakefield, le barrage entre le lac Katchiwannoe et les lacs Clair et Pierreux jusqu'au pied du canal de Burleigh. Il est bon de faire remarquer que cette écluse est sous le contrôle du gouvernement provincial.

Aux rapides de Burleigh, 10 milles de la Pointe de Young, un canal d'environ 2¼ milles rachète les rapides de Burleigh et Lovesick et relie le lac Pierreux à la baie du Daim (*Deer*).

Aux rapides de Buckhorn, 7 milles des rapides de Burleigh, il y a un canal d'environ un quart de mille de long.

A Bobcaygeon, 15¾ milles des rapides de Buckhorn, un barrage de 553 pieds de long règle le niveau de l'eau jusqu'aux chutes de Fénelon.

Aux chutes de Fénelon, à 15 milles de Bobcaygeon, un canal d'environ un tiers de mille de long relie le lac à l'Esturgeon au lac Cameron.

Ci-suit une liste des écluses, avec leur dimensions :

1 écluse à Rosedale (entretenue par le gouvernement d'Ontario)...............100′ x 30′ x 4′ 6″ à 6′ 6″ profondeur d'eau sur le seuil.

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2 | écluses à | Fénelon........ | 134′ x 33′ x | 5′ 0″ à 7′ 6″ | profondeur d'eau | sur le seuil. |
| 1 | do | Lindsay....... | do | 5′ 0″ à 7′ 0″ | do | do |
| 1 | do | Bobcaygeon.. | do | 5′ 8″ à 7′ 6″ | do | do |
| 1 | do | Buckhorn .... | do | ′ 0″ à 9′ 0″ | do | do |
| 1 | do | Lovesick ..... | do | 5′ 0″ à 9′ 4″ | do | do |
| 2 | do | Burleigh ..... | do | 2′ 4″ à 7′ 0″ | do | do |

1 do Pointe de Young (ouvrage du gouvernement provincial), 134′ x 33′ x 5′ 0″ à 14′ 0″ profondeur d'eau sur le seuil.

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | do | Peterborough. | 134′ x 33″ x | 5′ 0″ à 10′ 0″ | profondeur d'eau | sur le seul. |
| 1 | do | Hastings....... | do | 7′ 0″ à 10′ 6″ | do | do |
| 1 | do | Chisholms .... | do | 5′ 0″ à 8′ 6″ | do | do |
| 13 | | | | | | |

## CANAL DE SAINT-PIERRE, CAP-BRETON.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Longueur du canal.................. | environ 2,400 pieds. | | |
| Largeur du canal à la surface de l'eau.............................. | 55 pieds. | | |
| Ecluse.......... .................. | une écluse de marée, 4 portes doubles. | | |
| Dimensions ...... ................... | 200 x 48 pieds. | | |
| Hauteur de l'eau sur les seuils... | 18 | " | à l'eau la plus basse. |
| Profondeur d'eau dans le canal. | 19 | " | |
| Montant et baissant extrêmes de la marée dans la baie Saint-Pierre ....... ........ ......... | 4 | " | |

Ce canal relie la baie Saint-Pierre, du côté sud au Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse, aux lacs du Bras-d'Or. Il traverse un isthme d'un demi-mille de large et débouche dans l'océan Atlantique.

## CANAL DE SOULANGES.

On est à construire ce canal sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent au lieu d'agrandir le canal de Beauharnois sur la rive sud. Il suit une ligne qui s'étend en amont de la pointe des Cascades à la pointe de Macdonald, près de Coteau-Landing. Le projet comprend la construction d'un canal sur une ligne pratiquement droite, long de 14 milles, avec une écluse de prise d'eau et quatre écluses d'ascension rachetant une chute d'eau de 82½ pieds. (Le nombre d'écluses dans le canal de Beauharnois, y compris l'écluse de prise d'eau, est de neuf). Les dimensions des écluses seront celles du plan agrandi, c'est-à-dire : longueur, 270 pieds ; largeur, 45 pieds ; profondeur de l'eau sur les seuils, 14 pieds.

## RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA 16 novembre 1897.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel pour l'exercice clos le 30 juin 1897, mais couvrant aussi les travaux de construction exécutés jusqu'au premier novembre courant. J'avais espérer vous remettre ce rapport plus tôt, mais il s'est écoulé beaucoup de temps avant de pouvoir obtenir les rapports de certains fonctionnaires qui avaient la direction de travaux; de là la raison de l'heure tardive de mon rapport. Je vous transmets en même temps :—

Premièrement.—Le rapport annuel du gérant général des chemins de fer de l'Etat, auquel sont annexés les rapports de l'ingénieur en chef et de l'inspecteur du service mécanique de la division de l'Intercolonial, ainsi que le rapport du surintendant de la division de l'Ile du Prince-Edouard, avec les états de comptes préparés par les comptables de ces voies ferrées. (Partie I.)

Deuxièmement.—Les rapports annuels des ingénieurs surintendants des divers canaux. (Partie II.)

Troisièmement.—Un état indiquant la situation des subventions accordées pour aider à la construction des chemins de fer, ainsi qu'une liste des actes concernant les subventions aux chemins de fer. (Partie III.)

Quatrièmement.—Etat des contrats passés dans le cours de l'exercice, préparé par M. Doull. (Partie IV.)

Cinquièmement.—Etat des sources de pouvoir hydraulique et autres propriétés de l'Etat louées par le ministère durant l'exercice, préparé par M. Doull. (Partie IV.)

Sixièmement.—Etat des propriétés acquises ou détériorées durant l'exercice, préparé par M. Doull. (Partie IV.)

Septièmement.—Conventions relatives aux subventions accordées pour aider à la construction des chemins de fer, passées durant l'exercice, état préparé par M. Doull. (Partie IV.)

Huitièmement.—Statistique des canaux pour la période de navigation de 1896, compilée par M. Devlin. (Partie V.)

Neuvièmement.—Statistique des chemins de fer, pour l'exercice clos le 30 juin 1897, compilation de M. Ridout d'après les rapports des compagnies de chemin de fer. (Partie VI.)

TABLEAU indiquant la longueur des chemins de fer de l'Etat en exploitation au 30 juin 1896.

## DIVISION DE L'INTERCOLONIAL.

| | Milles. | Au total |
|---|---|---|
| De la Jonction de la Chaudière à Halifax | 678 | |
| De Moncton à Saint-Jean | 89 | |
| De Truro à Sydney | 217 | |
| De la Jonction d'Oxford à Pictou | 70 | |
| De la Jonction de la Chaudière à Lévis | 8 | |
| De Lévis à la Jonction de Saint-Charles *via* Harlaka | 14 | |
| De la Jonction de Dalhousie à Dalhousie | 7 | |
| De la Jonction de Derby à Indiantown | 14 | |
| De la Jonction de Painsec à Indiantown | 11 | |
| De la Jonction de Pugwash à Pugwash | 5 | |
| De la Jonction de Stellarton à Brown's-Point | 12 | |
| De la Jonction Sydney-Nord à Sydney-Nord | 5 | |
| De New-Glasgow à Pictou-Landing | 7 | |
| De l'embranchement de Dartmouth | 11½ | |
| | | 1,148½ |

### EMBRANCHEMENTS, SERVICE DES MARCHANDISES.

| | | |
|---|---|---|
| Rivière-du-Loup, embranchement du quai | 4 | |
| Rimouski do | 2 | |
| Newcastle do | 2 | |
| Dorchester do | 1 | |
| Courtney-Bay do | 1 | |
| Sackville do | ½ | |
| Stewiacke do | 1 | |
| Embranchement de la filature de coton de Halifax | 1 | |
| | | 12½ |
| Total | | 1,161 |

## EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

| | | |
|---|---|---|
| De la Jonction de Windsor à Windsor | | 32 |

## DIVISION DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

| | | |
|---|---|---|
| De Souris à Tignish | 168 | |
| De Mount-Stewart à Georgetown | 24 | |
| De Charlottetown à Royalty-Junction | 5 | |
| D'Emerald-Junction au Cap-Traverse | 13 | |
| D'Alberton au quai de Cascumpec | 1 | |
| | | 211 |
| Longueur totale des chemins de fer de l'Etat | | 1,404 |

Le résultat des opérations des chemins de fer de l'Etat pour l'exercice peuvent se chiffrer comme suit :—

| Nom du chemin de fer. | Nombre de milles en exploitation. | —— | Sommes. | Profits. | Pertes. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | $ c. | $ c. | $ c. |
| Division de l'Intercolonial. | 1,145 | Recettes | 2,866,028 02 | | |
| | | Frais d'exploitation | 2,925,968 67 | | |
| | | | | .......... | 59,940 65 |
| Embranchement de Windsor | 32 | ⅓ des recettes | 40,603 23 | | |
| | | Entretien | 10,821 04 | | |
| | | | | 29,782 19 | |
| Division de l'Ile du Prince-Edouard | 211 | Recettes | 153,443 13 | | |
| | | Frais d'eploitation | 240,489 90 | | |
| | | | | ........ | 37,046 77 |
| | | | | 29,782 19 | 146,987 42 |
| | | Profits déduits des pertes | .......... | .......... | 29,782 19 |
| Nombre total de milles. | 1,388 | | | | |
| | | Perte nette | .......... | ....... | 117,205 23 |

Une soigneuse attention a été portée à l'entretien de la voie et du matériel roulant, qui sont tous deux en satisfaisant état. Je regrette de dire que les affaires de l'Intercolonial n'accusent pas d'amélioration.

Les recettes brutes des chemins de fer de l'Etat pendant les deux derniers exercices se comparent ainsi :—

| —— | 1895-96. | 1896-97. |
|---|---|---|
| | $ c. | $ c. |
| Division de l'Intercolonial | 2,957,640 10 | 2,866,028 02 |
| Embranchement de Windsor | 36,561 83 | 40,603 23 |
| Division de l'Ile du Prince-Edouard | 146,476 54 | 153,443 13 |
| Total | 3,140,678 47 | 3,060,074 35 |

Ce qui accuse une diminution de $80,604.12 de produit brut.

Les frais d'exploitation bruts des chemins de fer de l'Etat pendant les deux derniers exercices se comparent ainsi :—

| —— | 1895-96. | 1896-97. |
|---|---|---|
| | $ c. | $ c. |
| Division de l'Intercolonial | 3,012,827 62 | 2,925,968 67 |
| Embranchement de Windsor | 16,476 46 | 10,821 04 |
| Division de l'Ile du Prince-Edouard | 225,138 56 | 240,479 90 |
| Total | 3,254,442 64 | 3,177,269 61 |

Ce qui, en comparaison de l'exercice précédent, accuse, pour l'année, une diminution de frais d'exploitation de $77,173.03, qui se répartit ainsi:—

| — | 1895-96. | 1896-97. | Différence. | |
|---|---|---|---|---|
| | | | Augmentation. | Diminution. |
| | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Frais de traction | 1,047,967 27 | 1,051,238 89 | 3,271 62 | ........ |
| Dépenses pour wagons | 693,747 00 | 750,480 08 | 56,733 08 | ........ |
| Entretien de la voie et des travaux d'art | 890,218 71 | 737,609 94 | ........ | 152,608 77 |
| Dépenses des gares | 411,697 50 | 413,841 24 | 2,143 74 | ........ |
| Frais généraux | 209,748 81 | 218,435 68 | 8,686 87 | ........ |
| Circulation des wagons | 1,063 35 | 5,663 78 | 4,600 43 | ........ |
| | 3,254,442 64 | 3,177,269 61 | 75,435 74 | 152,608 77<br>75,435 74 |
| Diminution nette | ........ | ........ | ........ | 77,173 03 |

## DIVISION DE L'INTERCOLONIAL.

En comparaison de l'hiver précédent, le transport des voyageurs d'outre-mer arrivés par Halifax accuse un léger accroissement pour la saison d'hiver 1896-97.

Etat comparatif du transport des voyageurs d'outre-mer arrivés par Halifax, pendant les hivers 1895-96 et 1896-97.

| Nom du steamer. | 1895-96. Nombre de passagers. | | | Nom du steamer. | 1896-97. Nombre de passagers. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1re classe. | 2e classe. | Total. | | 1re classe. | 2e classe. | Total. |
| Numidian | 49 | 479 | 528 | Mongolian | 29 | 351 | 380 |
| Salvador | 61 | 491 | 552 | Labrador | 96 | 462 | 358 |
| Mongolian | 25 | 297 | 322 | Numidian | 29 | 204 | 233 |
| Vancouver | 66 | 293 | 359 | Vancouver | 64 | 496 | 560 |
| Laurentian | 43 | 502 | 545 | Laurentian | 41 | 307 | 348 |
| Parisian | 21 | 493 | 514 | Scotsman | 42 | 251 | 293 |
| Scotsman | 37 | 570 | 607 | State of Nebraska | 4 | 43 | 47 |
| State of Nebraska | 4 | 132 | 136 | Parisian | 52 | 453 | 505 |
| Total | 306 | 3,257 | 3,563 | Siberian | ........ | 102 | 102 |
| | | | | Scotia | ........ | 279 | 279 |
| | | | | Prussia | ........ | 471 | 471 |
| | | | | Total | 357 | 3,419 | 3,776 |

Sur ces 3,563 passagers de 1896-97, 2,197 sont passés *via* Saint-Jean, par le chemin de fer Pacifique, et 1,366 sont passés *via* la Chaudière par le Grand-Tronc.

Sur les 3,776 passagers de 1896-97, 2,993 sont passés *via* Saint-Jean, par le chemin de fer Pacifique, et 783 sont passés *via* la Chaudière par le Grand-Tronc.

**État comparatif** du mouvement des marchandises venues par mer pendant les hivers de 1895–96 et 1896–97.

| Noms des lignes de steamers. | Hiver de 1895-96. Tonnes d'arrimage | Tonnes, poids. | Au total. | Noms des lignes de steamers. | Hiver de 1896-97. Tonnes d'arrimage | Tonnes, poids. | Au total. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ligne Allan, de Liverpool.......... | 1,121 | 1,499 | 2,620 | Ligne Allan, de Liverpool.......... | 1,172 | 721 | 1,893 |
| Ligne Dominion, de Liverpool.............. | 362 | 401 | 763 | Ligne Dominion, de Liverpool.......... | 707 | 263 | 970 |
| Canada et Terreneuve, de Liverpool........ | 115 | 1,138 | 1,253 | Canada et Terreneuve, de Liverpool.......... | 6 | 975 | 981 |
| Ligne Furness, de Londres.............. | 601 | 717 | 1,318 | Ligne Furness, de Londres.............. | 2,191 | 1,280 | 3,471 |
| Ligne Donaldson, de Glasgow.......... | 155 | 347 | 502 | | | | |
| Total.......... | 2,354 | 4,102 | 6,456 | Total.............. | 4,076 | 3,239 | 7,315 |

L'état qui précède indique une augmentation de 859 tonnes dans le mouvement des marchandises venues par mer, pendant l'hiver de 1896–97, en comparaison de l'hiver de 1895–96.

Le tableau suivant indique la quantité et la classification du matériel roulant acheté au compte du capital, au 30 juin 1897 :—

| —— | Locomotives. | Voitures à voyageurs. Wagons-lits et wag.-salons, 1re classe. | 1re classe. | Wagons-lits, 2e classe. | 2e classe. | Wagons-poste et à bagage. | Fourgons de conducteurs. | Wagons fermés et à bestiaux. | Wagons à plate-forme découverte. | Wagons à houille, de toutes sortes. | Chasse-neige. | Chasse-neige à ailerons. | Flangers. | Chasse-neige rotatifs. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 204 | 15 | 92 | 7 | 94 | 24 | 99 | 2,071 | 2,209 | 999 | 44 | 10 | 21 | 2 |
| | ... | 5 | .... | .... | .... | 39 | .... | 103 | 110 | 418 | .... | .... | .... | .... |
| | | | | | | | | | | 658 | | | | |
| Total.............. | 204 | 20 | 92 | 7 | 94 | 63 | 99 | 2,174 | 2,319 | 2,075 | 44 | 10 | 21 | 2 |

Le tableau suivant indique la quantité et la classification du matériel roulant reconstruit pendant l'exercice clos le 30 juin 1897, sur et à même le revenu, pour maintenir le matériel en bon état :—

| —— | Locomotives. | Voitures à voyageurs. Wagons-lits et wag.-salons, 1re classe. | 1re classe. | Wagons-lits, 2e classe. | 2e classe. | Wagons-poste et à bagage. | Fourgons de conducteurs. | Wagons fermés et à bestiaux. | Wagons à plate-forme découverte. | Wagons à houille, de toutes sortes. | Chasse-neige. | Chasse-neige à ailerons. | Flangers. | Chasse-neige rotatifs. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Total.............. | 9 | .... | .... | .... | .... | 2 | .... | 110 | 59 | 204 | .... | .... | 1 | .... |

Le tableau suivant indique les frais d'exploitation, les recettes brutes, le nombre de tonnes de marchandises et le nombre de voyageurs transportés pendant chaque exercice depuis le 1er juillet 1876, date à laquelle ce chemin a été livré à la circulation comme ligne directe vers l'ouest.

| Exercice. | Moyenne de milles en exploitation. | Frais d'exploitation. | Produits nets. | Profits. | Pertes. | Tonnes de marchandises transportées. | Nombre de voyageurs transportés. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | | |
| 1876-77........ | 714 | 1,661,673 55 | 1,154,445 33 | ........... | 507,228 22 | 421,327 | 613,420 |
| 1877-78........ | 714 | 1,816,273 56 | 1,378,946 78 | .......... | 432,326 78 | 522,710 | 618,957 |
| 1878-79........ | 714 | 2,010,183 22 | 1,294,009 69 | .......... | 716,083 53 | 510,861 | 640,101 |
| 1879-80........ | 829 | 1,603,429 71 | 1,506,298 48 | .......... | 97,131 23 | 561,924 | 581,483 |
| 1880-81........ | 840 | 1,759,851 27 | 1,760,393 92 | 542 65 | .......... | 725,777 | 631,245 |
| 1881-82........ | 840 | 2,069,657 48 | 2,079,262 66 | 9,605 18 | .......... | 838,956 | 779,994 |
| 1882-83........ | 840 | 2,360,373 27 | 2,370,910 10 | 10,547 83 | .......... | 970,961 | 878,600 |
| 1883-84........ | 887 | 2,377,433 62 | 2,384,414 92 | 6,981 30 | .......... | 1,009,237 | 944,636 |
| 1884-85........ | 941 | 2,519,751 56 | 2,441,203 66 | .......... | 78,547 90 | 989,936 | 957,228 |
| 1885-86........ | 946 | 2,583,999 67 | 2,450,093 88 | .......... | 133,905 79 | 1,023,788 | 932,880 |
| 1886-87........ | 966 | 2,922,369 62 | 2,660,116 93 | .......... | 262,252 69 | 1,143,020 | 942,784 |
| 1887-88........ | 971 | 3,366,781 74 | 2,983,336 05 | .......... | 383,445 69 | 1,288,823 | 1,040,163 |
| 1888-89........ | 971 | 3,244,647 73 | 2,967,801 00 | .......... | 276,846 73 | 1,218,877 | 1,136,272 |
| 1889-90........ | 971 | 3,560,575 74 | 3,012,739 87 | .......... | 547,835 87 | 1,368,819 | 1,219,233 |
| 1890-91........ | 1,094 | 3,662,341 94 | 2,977,395 38 | .......... | 684,946 56 | 1,304,534 | 1,298,304 |
| 1891-92........ | 1,142 | 3,439,377 00 | 2,945,441 97 | .......... | 493,935 03 | 1,264,575 | 1,297,732 |
| 1892-93........ | 1,142 | 3,045,317 50 | 3,065,499 09 | 20,181 59 | .......... | 1,388,080 | 1,292,878 |
| 1893-94........ | 1,142 | 2,981,671 98 | 2,987,510 27 | 5,838 29 | .......... | 1,342,710 | 1,301,062 |
| 1894-95........ | 1,142 | 2,936,902 74 | 2,940,717 95 | 3,815 21 | .......... | 1,267,816 | 1,352,667 |
| 1895-96........ | 1,142 | 3,012,827 62 | 2,957,640 10 | .......... | 55,187 52 | 1,379,618 | 1,471,866 |
| 1896-97........ | 1,145 | 2,925,968 67 | 2,866,028 02 | .......... | 59,940 65 | 1,296,028 | 1,501,690 |

Le tableau suivant indique le nombre de tonnes de houille transportées des houillères de la Nouvelle-Ecosse, sur l'Intercolonial, à la Jonction de la Chaudière et à Saint-Jean, en destination de localités à l'ouest de ces points, ainsi qu'aux différentes stations sur la voie, pendant chaque exercice depuis l'ouverture du chemin comme ligne directe.

| Exercice. | Pour l'ouest. | | Aux stations locales. | Total. |
|---|---|---|---|---|
| | *Via* Chaudière. | *Via* Saint-Jean. | | |
| 1876-77........ | .......... | .......... | 103,420 | 103,420 |
| 1877-78........ | .......... | .......... | 97,043 | 97,043 |
| 1878-79........ | 300 | .......... | 112,232 | 112,532 |
| 1879-80........ | 1,097 | .......... | 135,369 | 136,466 |
| 1880-81........ | 6,102 | 4,022 | 174,483 | 184,607 |
| 1881-82........ | 18,015 | 11,779 | 218,364 | 248,158 |
| 1882-83........ | 12,837 | 22,206 | 227,380 | 262,423 |
| 1883-84........ | 22,014 | 19,534 | 252,014 | 293,562 |
| 1884-85........ | 133,440 | 1,773 | 213,791 | 349,004 |
| 1885-86........ | 171,170 | 21,150 | 215,272 | 407,592 |
| 1886-87........ | 192,871 | 27,536 | 233,178 | 453,585 |
| 1887-88........ | 183,704 | 36,228 | 309,727 | 529,659 |
| 1888-89........ | 160,026 | 27,923 | 338,538 | 526,487 |
| 1889-90........ | 164,453 | 25,126 | 366,967 | 556,546 |
| 1890-91........ | 113,996 | 39,213 | 344,829 | 498,038 |
| 1891-92........ | 35,447 | 5,918 | 392,441 | 433,806 |
| 1892-93........ | 136,868 | 3,775 | 402,653 | 543,296 |
| 1893-94........ | 102,273 | 8,028 | 367,390 | 478,691 |
| 1894-95........ | 67,082 | 7,865 | 310,253 | 385,200 |
| 1895-96........ | 53,124 | 9,681 | 369,708 | 432,513 |
| 1896-97........ | 38,395 | 12,305 | 331,469 | 382,172 |

C'est donc pendant l'exercice 1886-87 que ce chemin a transporté à l'ouest la plus grande quantité de houille, soit 220,407 tonnes; depuis lors, le mouvement de houille en transit pour les endroits situés à l'ouest du chemin de fer Intercolonial a diminué.

**Tableau** indiquant le nombre de boisseaux de grain transporté pour expédition à Halifax, pendant chaque exercice, depuis l'ouverture du chemin comme ligne directe vers l'ouest :—

| Année. | Boisseaux. | | Total. | Année. | Boisseaux. | | Total. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | *Via* Chaudière. | *Via* St-Jean. | | | *Via* Chaudière. | *Via* St-Jean. | |
| 1876-77 | .......... | .......... | .......... | 1888-89 | 129,725 | .......... | 129,725 |
| 1877-78 | .......... | .......... | .......... | 1889-90 | 502,012 | .......... | 502,012 |
| 1878-79 | .......... | .......... | .......... | 1890-91 | 148,803 | 69,534 | 218,337 |
| 1879-80 | .......... | .......... | .......... | 1891-92 | 745,997 | 519,500 | 1,265,497 |
| 1880-81 | .......... | .......... | .......... | 1892-93 | 155,306 | 197,669 | 352,975 |
| 1881-82 | .......... | .......... | .......... | 1893-94 | Nil. | 8,026 | 8,026 |
| 1882-83 | 31,011 | .......... | 31,011 | 1894-95 | Nil. | Nil. | Nil. |
| 1883-84 | 73,389 | .......... | 73,389 | 1895-96 | Nil. | Nil. | Nil. |
| 1884-85 | 300,901 | .......... | 300,901 | 1896-97 | Nil. | Nil. | Nil. |
| 1885-86 | 389,122 | .......... | 389,122 | | | | |
| 1886-87 | 575,880 | .......... | 575,880 | Total | 3,121,167 | 794,729 | 3,915,896 |
| 1887-88 | 69,021 | .......... | 69,021 | | | | |

**Tableau** indiquant le nombre de barils de farine transportés, pendant chaque exercice, depuis l'ouverture du chemin comme ligne directe vers l'ouest :—

| Année. | Barils. | Année. | Barils. |
|---|---|---|---|
| 1876-77 | 254,710 | 1887-88 | 871,838 |
| 1877-78 | 657,778 | 1888-89 | 948,514 |
| 1878-79 | 630,329 | 1889-90 | 1,116,050 |
| 1879-80 | 533,248 | 1890-91 | 1,013,129 |
| 1880-81 | 672,310 | 1891-92 | 954,015 |
| 1881-82 | 692,095 | 1892-93 | 856,913 |
| 1882-83 | 983,916 | 1893-94 | 944,967 |
| 1883-84 | 817,134 | 1894-95 | 938,351 |
| 1884-85 | 935,977 | 1895-96 | 822,097 |
| 1885-86 | 761,127 | 1896-97 | 847,701 |
| 1886-87 | 763,894 | | |

**Tableau** indiquant le nombre de boisseaux de grain transporté, pendant chaque exercice, depuis l'ouverture du chemin comme ligne directe vers l'ouest :—

| Année. | Boisseaux. | Année. | Boisseaux. |
|---|---|---|---|
| 1876-77 | 292,852 | 1887-88 | 1,219,035 |
| 1877-78 | 331,170 | 1888-89 | 1,526,158 |
| 1878-79 | 302,921 | 1889-90 | 2,610,202 |
| 1879-80 | 534,021 | 1890-91 | 2,890,921 |
| 1880-81 | 565,678 | 1891-92 | 3,776,677 |
| 1881-82 | 560,253 | 1892-93 | 1,514,619 |
| 1882-83 | 1,195,601 | 1893-94 | 1,304,684 |
| 1883-84 | 654,673 | 1894-95 | 1,036,384 |
| 1884-85 | 734,902 | 1895-96 | 1,064,385 |
| 1885-86 | 849,800 | 1896-97 | 1,093,499 |
| 1886-87 | 1,018,395 | | |

TABLEAU indiquant le nombre de pieds de bois de sciage transporté, pendant chaque exercice, par ce chemin, depuis qu'il a été livré pour la première fois à la circulation comme ligne directe vers l'ouest:—

| Exercice. | Pieds. | Exercice. | Pieds. |
|---|---|---|---|
| 1876-77 | 58,096,474 | 1887-88 | 197,755,272 |
| 1877-78 | 56,626,547 | 1888-89 | 199,507,777 |
| 1878-79 | 55,626,696 | 1889-90 | 210,886,071 |
| 1879-80 | 55,462,654 | 1890-91 | 184,188,324 |
| 1880-81 | 72,841,388 | 1891-92 | 175,474,340 |
| 1881-82 | 78,356,418 | 1892-93 | 181,211,013 |
| 1882-83 | 104,633,417 | 1893-94 | 200,507,949 |
| 1883-84 | 131,120,948 | 1894-95 | 202,247,269 |
| 1884-85 | 138,493,675 | 1895-96 | 226,332,715 |
| 1885-86 | 117,186,512 | 1896-97 | 243,355,725 |
| 1886-87 | 161,801,763 | | |

TABLEAU indiquant le nombre de têtes de bétail transportées pendant chaque exercice, sur le chemin, depuis qu'il a été livré pour la première fois à la circulation comme ligne directe vers l'ouest:—

| Exercice. | Nombre. | Exercice. | Nombre. |
|---|---|---|---|
| 1876-77 | 34,414 | 1887-88 | 98,302 |
| 1877-78 | 46,498 | 1888-89 | 85,960 |
| 1878-79 | 47,584 | 1889-90 | 86,771 |
| 1879-80 | 70,990 | 1890-91 | 95,529 |
| 1880-81 | 61,574 | 1891-92 | 87,889 |
| 1881-82 | 73,479 | 1892-93 | 93,369 |
| 1882-83 | 68,338 | 1893-94 | 79,203 |
| 1883-84 | 60,090 | 1894-95 | 72,106 |
| 1884-85 | 70,785 | 1895-96 | 64,051 |
| 1885-86 | 74,498 | 1896-97 | 72,082 |
| 1886-87 | 82,896 | | |

TABLEAU indiquant le nombre de tonnes de marchandises à destination et en provenance d'Europe, *via* le port d'Halifax, transportées sur le chemin pendant chaque exercice, depuis son ouverture au trafic comme ligne directe:—

| Exercice. | *Via* Chaudière à destin. et en provenance de l'ouest. | *Via* Saint-Jean à destin. et en provenance de l'ouest. | A destination et en provenance de l'ouest. | Total. |
|---|---|---|---|---|
| | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. |
| 1876-77 | ........ | ........ | ........ | ........ |
| 1877-78 | 14,949 | ........ | 3,405 | 18,354 |
| 1878-79 | 21,628 | ........ | 2,643 | 24,271 |
| 1879-80 | 21,073 | ........ | 4,952 | 26,025 |
| 1880-81 | 15,454 | ........ | 3,334 | 18,788 |
| 1881-82 | 21,607 | ........ | 4,168 | 25,775 |
| 1882-83 | 24,875 | ........ | 7,911 | 32,786 |
| 1883-84 | 19,696 | ........ | 6,533 | 26,229 |
| 1884-85 | 22,787 | ........ | 8,405 | 31,192 |
| 1885-86 | 13,464 | ........ | 8,216 | 21,680 |
| 1886-87 | 16,923 | ........ | 9,811 | 26,734 |
| 1887-88 | 41,864 | ........ | 8,878 | 50,742 |
| 1888-89 | 17,340 | ........ | 11,481 | 28,821 |
| 1889-90 | 9,895 | ........ | 11,730 | 21,625 |
| 1890-91 | 9,923 | ........ | 10,764 | 20,687 |
| 1891-92 | 9,719 | 17 | 23,835 | 33,571 |
| 1892-93 | 7,295 | 100 | 12,319 | 19,714 |
| 1893-94 | 3,023 | 204 | 13,455 | 16,682 |
| 1894-95 | 6,749 | 213 | 10,399 | 17,361 |
| 1895-96 | 3,767 | 314 | 16,748 | 20,829 |
| 1896-97 | 2,654 | 263 | 17,239 | 20,156 |

Le bois méplat ne figure pas dans l'état qui précède, mais il en a été transporté 83,100 tonneaux en 1896-97.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

TABLEAU indiquant le nombre de tonnes de sucre brut et raffiné transporté pendant chaque exercice, par ce chemin, depuis son ouverture comme ligne directe :—

| Exercice. | Sucre brut. | | | | Sucre raffiné. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | A la Chaudière pour l'ouest. | A St-Jean pour l'ouest. | Aux stations locales. | Total. | A la Chaudière pour l'ouest. | A St-Jean pour l'ouest. | Aux stations locales. | Total. |
| | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. |
| 1876-77....... | 340 | .......... | ....... | 340 | .......... | .......... | .......... | .......... |
| 1877-78......... | 186 | .......... | .......... | 186 | .......... | .......... | .......... | .......... |
| 1878-79......... | 1,041 | .......... | .......... | 1,041 | .......... | .......... | .......... | .......... |
| 1879-80......... | 12,220 | .......... | .......... | 12,220 | .......... | .......... | .......... | .......... |
| 1880-81......... | 13,872 | .......... | .......... | 13,872 | 4,022 | .......... | 2,902 | 6,924 |
| 1881-82......... | 14,256 | .......... | 1,290 | 15,546 | 7,146 | .......... | 3,607 | 10,753 |
| 1882-83......... | 9,465 | .......... | 508 | 9,973 | 11,126 | .......... | 5,497 | 16,623 |
| 1883-84......... | 13,778 | .......... | 3,068 | 16,846 | 14,543 | .......... | 7,265 | 21,808 |
| 1884-85......... | 10,381 | .......... | 3,661 | 14,042 | 18,024 | .......... | 8,445 | 26,469 |
| 1885-86......... | 4,394 | .......... | 3,998 | 8,392 | 7,660 | .......... | 5,858 | 13,518 |
| 1886-87......... | 20,450 | .......... | 8,500 | 28,950 | 15,044 | .......... | 8,395 | 23,439 |
| 1887-88......... | 14,320 | .......... | 14,085 | 28,405 | 21,641 | .......... | 7,133 | 28,774 |
| 1888-89......... | 24,358 | .......... | 7,160 | 31,518 | 12,955 | .......... | 11,120 | 24,075 |
| 1889-90......... | 7,390 | .......... | 8,913 | 16,303 | 6,778 | .......... | 6,125 | 12,903 |
| 1890-91......... | 5,088 | 4,670 | 8,215 | 17,973 | 10,130 | 468 | 5,996 | 16,594 |
| 1891-92......... | 7,142 | 3,960 | 10,535 | 21,637 | 12,633 | 7,674 | 12,414 | 32,721 |
| 1892-93......... | Nil. | Nil. | 10,137 | 10,137 | 8,327 | 6,456 | 7,840 | 22,623 |
| 1893-94......... | Nil. | Nil. | 6,775 | 6,775 | 17,729 | 6,967 | 8,885 | 33,581 |
| 1894-95......... | Nil. | Nil. | 10,342 | 10.342 | 13,351 | 15,819 | 4,695 | 33,865 |
| 1895-96......... | Nil. | Nil. | 9,824 | 9,824 | 15,138 | 13,734 | 11,309 | 40,181 |
| 1896-97......... | Nil. | Nil. | 4,925 | 4,925 | 5,694 | 8,069 | 6,957 | 20,720 |

TABLEAU indiquant le nombre de tonnes de poisson frais et salé transporté pendant chaque exercice, par ce chemin, depuis son ouverture comme ligne directe :—

| Exercice. | Poisson frais. | | | | Poisson salé. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | A la Chaudière pour l'ouest. | A St-Jean pour l'ouest. | Aux stations locales. | Total. | A la Chaudière pour l'ouest. | A St-Jean pour l'ouest. | Aux stations locales. | Total. |
| | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. |
| 1876-77......... | 530 | 921 | 527 | 1,978 | 551 | 1,848 | 802 | 3,201 |
| 1877-78......... | 596 | 1,015 | 474 | 2,085 | 898 | 1,644 | 805 | 3,347 |
| 1878-79......... | 471 | 1,336 | 817 | 2,624 | 988 | 1,038 | 1,048 | 2,974 |
| 1879-80......... | 519 | 1,362 | 453 | 2,334 | 1,612 | 2,238 | 959 | 4,809 |
| 1880-81......... | 498 | 1,879 | 920 | 3,297 | 2,418 | 937 | 1,051 | 4,406 |
| 1881-82......... | 475 | 1,619 | 957 | 3,051 | 4,031 | 1,066 | 2,487 | 7,584 |
| 1882-83......... | 542 | 384 | 393 | 1,319 | 3,299 | 759 | 1,354 | 5,412 |
| 1883-84......... | 838 | 1,682 | 412 | 2,932 | 1,322 | 1,143 | 1,224 | 3,689 |
| 1884-85......... | 1,062 | 1,885 | 484 | 3,431 | 3,563 | 3,600 | 1,596 | 8,759 |
| 1885-86......... | 1,669 | 1,645 | 902 | 4,216 | 1,680 | 2,047 | 3,376 | 7,103 |
| 1886-87......... | 1,278 | 1,572 | 2,008 | 4,858 | 3,236 | 569 | 1,747 | 5,552 |
| 1887-88......... | 1,533 | 1,477 | 1,031 | 4,041 | 2,617 | 476 | 1,099 | 4,193 |
| 1888-89......... | 2,474 | 2,000 | 1,870 | 6,344 | 3,070 | 7,746 | 2,994 | 13,810 |
| 1889-90......... | 2,235 | 1,787 | 2,111 | 6,223 | 2,449 | 847 | 3,288 | 6,584 |
| 1890-91......... | 2,029 | 2,788 | 1,848 | 6,665 | 1,953 | 1,917 | 3,236 | 7,106 |
| 1891-92......... | 1,367 | 1,746 | 547 | 3,660 | 1,946 | 928 | 1,889 | 4,763 |
| 1892-93......... | 1,683 | 1,875 | 3,340 | 6,898 | 3,262 | 1,811 | 2,176 | 7,249 |
| 1893-94......... | 1,959 | 2,192 | 2,224 | 6,375 | 2,921 | 1,814 | 2,962 | 7,697 |
| 1894-95......... | 2,006 | 3,726 | 1,160 | 6,892 | 2,075 | 1,849 | 5,285 | 10,209 |
| 1895-96......... | 1,966 | 3,059 | 1,319 | 6,344 | 1,863 | 1,087 | 2,791 | 5,741 |
| 1896-97......... | 3,307 | 3,115 | 1,286 | 7,708 | 2,168 | 1,176 | 2,536 | 5,880 |

L'on a enlevé les rails en acier de 56 livres sur un parcours de 13½ milles, pour les remplacer, aux frais du revenu, par 1,418 tonnes de rails de 67 livres, et 288,949 traverses ont été renouvelées.

COMPTE DU CAPITAL.

Coût total du chemin et du matériel, au 30 juin 1897 :—

| | |
|---|---|
| Voie, etc. | $47,593,553 30 |
| Matériel roulant | 7,822,603 85 |
| Total | $55,416,157 15 |

L'embranchement sur Dartmouth, qui se relie à la ligne-mère à la Jonction de Windsor et dont le parcours est de 11½ milles, est terminé et en exploitation.

L'agrandissement de la cour et du dépôt à marchandises du côté est de la rue Water, à la tête de ligne en eau profonde à Halifax, facilite beaucoup les affaires de la gare.

## EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Ce chemin continue à être exploité par la Compagnie de chemin de fer Dominion-Atlantic, autrefois la Compagnie du chemin de fer Windsor et Annapolis, compagnie recevant les deux tiers des recettes brutes pour l'exploitation du trafic, et l'Etat un tiers pour l'entretien de la voie et des travaux d'art.

L'on a enlevé les anciens rails de fer sur un parcours de deux milles pour les remplacer par des rails d'acier de 56 livres à la verge.

La voie a été entretenue en bon état.

Tableau indiquant les recettes et leur partage entre l'embranchement de Windsor et la ligne principale du chemin de fer Intercolonial de Windsor à Halifax, les frais d'entretien et les recettes nettes de l'embranchement de Windsor pendant chaque exercice depuis 1880.

| Exercice. | Milles en exploitation. | Un tiers des recettes brutes. | Part du ⅓ des recettes brutes créditée à la ligne de la Jonct. W. jusqu'à Halifax. | Part du ⅓ des recettes brutes créditée à l'embranchement de Windsor. | Coût de l'entretien. | Profits. | Pertes. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| 1880-81.. | 32 | 28,434 29 | 7,217 76 | 21,216 53 | 20,502 26 | 714 27 | .... |
| 1881-82.. | 32 | 28,461 07 | 7,407 88 | 21,053 19 | 13,099 55 | 7,953 64 | .... |
| 1882-83.. | 32 | 32,199 77 | 8,085 88 | 24,113 89 | 23,103 93 | 1,009 96 | .... |
| 1883-84.. | 32 | 30,428 39 | 7,409 46 | 23,018 93 | 22,140 86 | 878 07 | .... |
| 1884-85.. | 32 | 32,246 30 | 7,794 95 | 24,451 35 | 18,751 96 | 5,699 39 | .... |
| 1885-86.. | 32 | 31,185 63 | 7,527 52 | 23,658 11 | 19,229 49 | 4,428 62 | .... |
| 1886-87.. | 32 | 33,564 58 | 8,237 00 | 25,327 58 | 26,042 33 | .... | 714 75 |
| 1887-88.. | 32 | 32,242 85 | 7,689 30 | 24,553 55 | 24,040 33 | 513 22 | .... |
| 1888-89.. | 32 | 37,313 43 | 8,941 32 | 28,372 11 | 20,856 50 | 7,515 61 | .... |
| 1889-90.. | 32 | 39,544 19 | 9,381 73 | 30,162 46 | 18,982 82 | 11,179 64 | .... |
| 1890-91.. | 32 | 39,519 56 | 9,284 43 | 30,235 13 | 28,931 71 | 1,303 42 | .... |
| 1891-92.. | 32 | 42,891 23 | 9,382 38 | 33,508 85 | 19,514 37 | 13,994 48 | .... |
| 1892-93.. | 32 | 43,901 28 | 9,585 17 | 34,316 11 | 16,889 95 | 17,426 16 | .... |
| 1893-94.. | 32 | 41,834 70 | 8,859 23 | 32,975 47 | 17,645 09 | 15,330 38 | .... |
| 1894-95.. | 32 | 50,703 84 | 11,626 20 | 39,077 64 | 14,640 07 | 24,437 57 | .... |
| 1895-96.. | 32 | 47,456 74 | 10,894 91 | 36,561 83 | 16,476 46 | 20,085 37 | .... |
| 1896-97.. | 32 | 54,208 81 | 13,605 58 | 40,603 23 | 10,821 04 | 29,782 19 | .... |

## CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

### COMPTE DU CAPITAL.

Coût total de la voie et du matériel roulant au 30 juin 1897 :—

| | |
|---|---|
| Voie, etc | $3,291,836 38 |
| Matériel roulant | 458,729 00 |
| Total | $3,750,565 38 |

Le matériel roulant porté au compte du capital se compose comme suit :—

| Locomotives. | Voitures à voyageurs. 1re classe. | Voitures à voyageurs. 2e classe. | Voitures à voyageurs. Wagons à bagage et fumoirs. | Voitures à voyageurs. Wagons particuliers. | Wagons fermés et à bestiaux. | Wagons à plates-formes découvertes. | Fourgons de conducteurs. | Fourgons de payeurs. | Chasse-neige. | Flangers. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 21 | 17 | 13 | 6 | 1 | 175 | 125 | 3 | 1 | 8 | 7 |

Le matériel roulant reconstruit pendant l'exercice se compose de:—1 locomotive, 1 wagon de première, 9 wagons fermés et à bestiaux, 8 wagons à plates-formes découvertes, 1 chasse-neige et 1 flanger.

Le tableau suivant indique les frais d'exploitation, les recettes brutes et les recettes nettes, le nombre de tonnes de marchandises et le nombre de voyageurs transportés pendant chaque exercice depuis le 30 juin 1875, lors de l'ouverture du chemin au trafic :—

| Exercice. | Milles en exploitation. | Frais d'exploitation. | Recettes brutes. | Pertes. | Tonnes de marchand's. transportées | Nombre de voyageurs transportés. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | $ cts. | $ cts. | $ cts. | | |
| 1875-76 | 199 | 214,930 43 | 118,060 96 | 96,869 47 | 28,358 | 93,964 |
| 1876-77 | 199 | 228,595 25 | 130,664 92 | 97,930 33 | 41,039 | 93,478 |
| 1877-78 | 199 | 221,599 49 | 135,899 60 | 85,699 89 | 38,923 | 111,428 |
| 1878-79 | 199 | 223,313 12 | 125,855 99 | 97,457 21 | 38,668 | 105,046 |
| 1879-80 | 199 | 164,640 55 | 113,851 11 | 50,789 44 | 37,208 | 90,533 |
| 1880-81 | 199 | 203,122 88 | 131,131 43 | 71,991 45 | 45,336 | 102,937 |
| 1881-82 | 199 | 228,259 97 | 137,267 54 | 90,922 43 | 48,315 | 118,436 |
| 1882-83 | 199 | 252,808 41 | 146,170 42 | 106,637 99 | 51,920 | 117,162 |
| 1883-84 | 199 | 236,428 13 | 144,504 12 | 91,924 01 | 51,841 | 118,988 |
| 1884-85 | 211 | 211,207 01 | 158,588 06 | 52,618 95 | 57,346 | 130,423 |
| 1885-86 | 211 | 216,744 34 | 155,584 36 | 61,159 98 | 57,913 | 120,374 |
| 1886-87 | 211 | 204,237 37 | 155,303 37 | 48,934 00 | 53,589 | 103,067 |
| 1887-88 | 211 | 229,639 95 | 158,363 62 | 71,276 33 | 59,603 | 131,246 |
| 1888-89 | 211 | 247,559 44 | 171,369 56 | 76,189 89 | 55,682 | 152,780 |
| 1889-90 | 211 | 266,485 85 | 160,971 78 | 105,514 07 | 51,604 | 133,099 |
| 1890-91 | 211 | 257,990 08 | 174,258 05 | 83,732 03 | 59,511 | 145,508 |
| 1891-92 | 211 | 289,706 38 | 157,442 69 | 132,263 69 | 51,065 | 139,389 |
| 1892-93 | 211 | 226,422 17 | 162,690 42 | 63,731 75 | 56,718 | 132,111 |
| 1893-94 | 211 | 226,891 06 | 158,533 83 | 68,357 23 | 53,577 | 123,727 |
| 1894-95 | 211 | 232,905 19 | 149,654 71 | 83,250 41 | 48,325 | 125,089 |
| 1895-96 | 211 | 225,138 56 | 146,476 54 | 78,662 02 | 46,395 | 122,586 |
| 1896-97 | 211 | 240,489 90 | 153,443 13 | 87,046 77 | 52,151 | 121,498 |

On a remplacé les anciens rails en fer sur un parcours de 12½ milles par des rails en acier de 50 livres à la verge, de sorte que la voie est maintenant dans l'état qui suit :—

| | Milles. |
|---|---|
| Rails d'acier (50 livres à la verge) | 139 |
| Rails de fer (40 livres à la verge) | 72 |
| Longueur totale du chemin | 211 |

Le renouvellement des 12½ milles de voie a pris 1,000 tonnes de rail d'acier de 50 livres à la verge.

Le chemin et le matériel roulant sont en bon état d'exploitation.

## CHEMIN DE FER DE LA BAIE-DES-CHALEURS.

La compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs ayant demandé au gouvernement de prendre ce chemin et de l'exploiter comme partie de l'Intercolonial, donnant l'assurance que la chose pouvait se faire avec profit, le gouvernement décida finalement d'en faire l'essai en entretenant et en exploitant le chemin durant quelques mois, à compter du 26 décembre 1896; le gouvernement cessa de l'exploiter et le remit à la compagnie le 31 mai 1897. La longueur du chemin est de 79 milles, et la ligne s'étend de son point de raccordement avec l'Intercolonial, à Métapédia, jusqu'à la station de Caplin.

Voici quels sont les résultats de l'exploitation durant la période indiquée :—

| | |
|---|---|
| Frais d'exploitation | $18,679 97 |
| Recettes brutes | 6,725 08 |
| Pertes | $11,954 89 |

Les travaux qui suivent sont inclus dans les frais d'exploitation susmentionnés :

| | |
|---|---|
| Enlèvement de la neige et de la glace de la voie | $4,812 24 |
| Réparation des dégâts faits par la tempête du 28 avril 1897 | 1,100 00 |
| | $5,912 24 |

Les résultats de ces quelques mois d'exploitation ont été tels qu'ils ont enlevé l'idée d'acquérir la ligne et d'en faire un embranchement de l'Intercolonial. Il est hors de tout doute, cependant, que l'exploitation du chemin est d'une grande commodité pour la région qu'il dessert.

## COMPTE DU CAPITAL.

J'ai fait un voyage sur le chemin de fer Canadien du Pacifique d'Ottawa à Vancouver, et j'ai examiné les travaux faits et en cours d'exécution conformément à la sentence arbitrale.

Sur la division de Savona's-Ferry, à Emory's-Bar, les travaux d'arbitrage sont presque finis, ce qui rend le chemin durable, et l'alignement du chemin a été aussi beaucoup amélioré. Le montant adjugé par les arbitres a été consciencieusement et profitablement employé.

| | | |
|---|---|---|
| Le montant total adjugé par les arbitres à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique était de | | $579,255 20 |
| Le relevé suivant fait voir comment les travaux ont marché d'époque en époque :— | | |
| Somme d'ouvrage fait avant la date de la sentence arbitrale, juillet 1891 | $202,675 20 | |
| Somme d'ouvrage fait depuis : | | |
| De juillet 1891 à février 1892 | 11,966 79 | |
| En février 1892 | 188 15 | |
| mars " | 9,160 77 | |
| avril " | 16,674 16 | |
| mai " | 16,010 86 | |
| juin " | 21,696 89 | |
| juillet " | 21,907 15 | |
| août " | 19,477 77 | |
| septembre " | 21,182 75 | |
| octobre " | 22,278 71 | |
| novembre " | 12,349 29 | |
| décembre " | 4,772 04 | |
| A reporter | $380,330 53 | $579,255 20 |

Somme d'ouvrage fait depuis—*Fin.*

| | | | |
|---|---|---|---|
| Report | | $380,330 53 | $579,255 20 |
| janvier | 1893 | 6,183 40 | |
| février | " | 3,873 20 | |
| mars | " | 4,014 85 | |
| avril | " | 10,815 33 | |
| mai | " | 10,445 76 | |
| juin | " | 8,329 18 | |
| juillet | " | 6,269 49 | |
| août | " | 7,889 02 | |
| septembre | " | 11,954 28 | |
| octobre | " | 9,398 85 | |
| novembre | " | 1,920 40 | |
| décembre | " | Nil | |
| janvier | 1894 | Nil | |
| février | " | 84 37 | |
| mars | " | 2,026 64 | |
| avril | " | 6,108 73 | |
| mai | " | 8,455 57 | |
| juin | " | 615 20 | |
| juillet | " | 4,702 91 | |
| août | " | 8,919 75 | |
| septembre | " | 6,352 62 | |
| octobre | " | 4,932 97 | |
| novembre | " | 282 18 | |
| décembre | " | 212 06 | |
| janvier | 1895 | Nil | |
| février | " | Nil | |
| mars | " | Nil | |
| avril | " | 390 56 | |
| mai | " | 1,387 77 | |
| juin | " | 4,357 23 | |
| juillet | " | 4,689 27 | |
| août | " | 7,615 10 | |
| septembre | " | 8,885 20 | |
| octobre | " | 10,832 50 | |
| novembre | " | 3,237 63 | |
| décembre | " | 777 70 | |
| janvier | 1896 | Nil | |
| février | " | Nil | |
| mars | " | 860 04 | |
| avril | " | 1,800 84 | |
| mai | " | 4,983 97 | |
| juin | " | 4,141 20 | |
| juillet | " | 3,553 80 | |
| août | " | 3,183 96 | |
| septembre | " | 3,173 09 | |
| octobre | " | 2,728 39 | |
| novembre | " | 826 34 | |
| décembre | " | 33 92 | |
| janvier | 1897 | | |
| février | " | | |
| mars | " | | |
| avril | " | | |
| mai | " | | |
| juin | " | 49 31 | |
| juillet | " | 335 08 | |
| août | " | 475 51 | |
| | | | 572,445 70 |
| Balance | | | $6,809 50 |

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

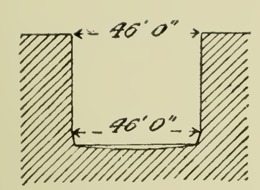
Il n'est que juste de faire remarquer ici qu'au nombre des ouvrages et entreprises que la compagnie a exécutés pour améliorer solidement son chemin, sous forme de construction de ponts métalliques, de formation de remblais solides, et l'adoption des appareils les plus nouveaux pour son matériel roulant dans le but de protéger la vie et d'assurer le confort de ses voyageurs et de ses employés, la compagnie a actuellement 7,589 wagons à marchandises munis d'attelages automatiques, et 5,056 wagons à marchandises munis de freins automatiques.

Relevé des opérations du chemin de fer Canadien du Pacifique pendant chacun des exercices clos le 30 juin, depuis que le chemin a été ouvert jusqu'à la côte du Pacifique, en juin 1886.

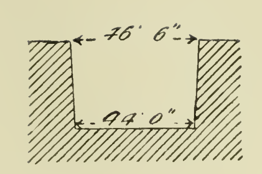
| — | 1886-87. — Milles, 4,274. | 1887-88. — Milles, 4,662. | 1888-89. — Milles, 4,974. | 1889-90. — Milles, 5,086. | 1890-91. — Milles, 5,537. |
|---|---|---|---|---|---|
| | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Recettes.................... | 10,650,254 08 | 12,711,010 01 | 13,016,611 81 | 15,572,985 62 | 18,672,174 04 |
| Frais d'exploitation........ | 7,299,045 16 | 9,034,360 27 | 8,997,312 05 | 9,424,166 45 | 11,538,133 53 |
| Revenu net.......... | $3,351,208 82 | $3,676,649 74 | $4,019,299 76 | $6,148,819 17 | $7,134,040 51 |
| Voyageurs transportés....... | 1,949,215 | 2,135,735 | 2,457,306 | 2,685,730 | 2,971,774 |
| Tonnes de march. transportées | 2,118,319 | 2,321,957 | 2,636,121 | 3,006,684 | 3,675,113 |

| — | 1891-92. — Milles, 5,537. | 1892-93. — Milles, 5,782. | 1893-94. — Milles, 6,094. | 1894-95. — Milles, 6,159. | 1895 96. — Milles, 6,211. |
|---|---|---|---|---|---|
| | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Recettes.................... | 20,789,104 17 | 20,795,304 66 | 19,357,098 05 | 17,912,273 60 | 20,175,384 99 |
| Frais d'exploitation......... | 12,441,126 28 | 12,665,587 12 | 12,447,808 03 | 11,282,506 00 | 12,202,360 50 |
| Revenu net.......... | $8,347,977 89 | $8,129,717 54 | $6,909,290 02 | $6,629,767 60 | $7,973,024 49 |
| Voyageurs transportés....... | 3,150,684 | 3,335,598 | 3,153,340 | 2,892,995 | 3,036,619 |
| Tonnes de march. transportées | 4,058,575 | 4,266,348 | 4,014,915 | 3,720,567 | 4,576,632 |

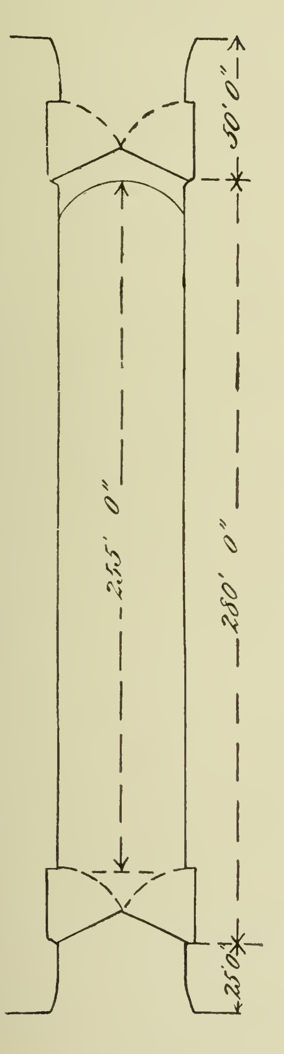
| — | 1896-97. — Milles, 6.314. | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | $ c. | | | | |
| Recettes.................. | 21,242,638 75 | ............. | ............. | ............. | ............. |
| Frais d'exploitation........ | 12,576,800 42 | ............. | ............. | ............. | ............. |
| Revenu net................ | 8,665,838 33 | ............. | ............. | ............. | ............. |
| Voyageurs transportés. | $2,987,163 00 | ............. | ............. | ............. | ............. |
| Tonnes de march. transportées | 4,640,578 00 | ............. | ............. | ............. | ............. |



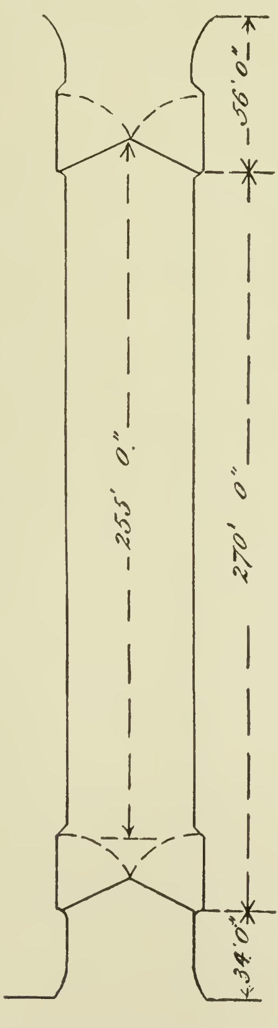

SECTION OF
SOULANGES CANAL LOCK.




SECTION OF
WELLAND CANAL LOCK




SOULANGES CANAL LOCK.




WELLAND CANAL LOCK

## CANAUX—COMPTE DU CAPITAL.

### CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

*Construction.*

Depuis mon dernier rapport on a fait un peu de nivellement, terminé la résidence du surintendant, et exécuté d'autres travaux de moindre importance, mais il reste à faire d'autres travaux qui, s'ils étaient exécutés seraient, je crois, avantageux pour l'exploitation du canal, savoir:—

1. Remplacer le pont tournant qui sert actuellement au chemin de fer Canadien du Pacifique par un autre pont tournant qui traverserait en son entier le prisme du canal.

2. Prolonger les jetées d'entrée à l'extrémité d'amont et à l'extrémité d'aval du canal.

3. Enlever l'angle du chenal à l'entrée d'aval.

Tous les contrats pour la construction de ce canal sont clos et réglés, à l'exception de celui de MM. Hugh Ryan et Cie; et le devis estimatif final a été préparé mais n'a pas été complètement acquitté. Depuis lors ils ont présenté un gros compte de travaux supplémentaires, mais je ne m'en suis pas encore occupé, vu d'autres affaires pressantes. Pour ce que j'en sais, toutefois, j'ai mis dans mon dernier devis estimatif tout ce à quoi ils ont droit.

Les sommes versées à compte de la construction et de l'organisation de ce canal s'élevaient

| | |
|---|---|
| Au 30 juin 1897, à .................................... | $3,657,573 65 |
| Du 30 juin 1897 au 16 novembre 1897, à.............. | 2,885 72 |
| Total.............................................. | $3,660,459 37 |

### CANAL DE SOULANGES.

*Construction.*

Depuis mon dernier rapport les travaux des sections 1, 2, 4, 5, 6, 7 et 12 ont été enlevés des mains des entrepreneurs, à cause, dans le cas des sections 1 et 2, de la lenteur de l'exécution, et dans le cas des sections 4, 5, 6, 7 et 12 de la suspension absolue des travaux. L'on est à prendre des mesures pour de nouveau adjuger les travaux à d'autres dans le but de terminer les sections 1 et 2, le gouvernement s'étant emparé des travaux au commencement de ce mois. Pour ce qui est des sections 4, 5, 6, 7 et 12 on a reçu des soumissions le printemps dernier; l'entreprise pour les sections 4, 5, 6 et 7 a été adjugée à Andrew Onderdonk, et pour la section 12 à M. J. Hogan, de bons entrepreneurs sûrs qui, j'ai toute confiance, rempliront les conditions de leurs contrats.

*Sections* 1 *et* 2.—Archibald Stewart, entrepreneur. A la suite des représentations qui ont été faites au ministre, alléguant que la pierre préparée pour la construction des écluses était sans valeur et tout à fait impropre à des ouvrages de canaux, j'ordonnai à l'entrepreneur et conformément aux instructions du ministre, de suspendre l'emploi de cette pierre, dont environ 16,000 verges cubes avaient été taillées prêtes à être mises en place, jusqu'à ce qu'on pût s'enquérir parfaitement de l'affaire

dans le but de se rendre compte des faits véritables. Cette enquête eut lieu et il s'en suivit que la pierre fut déclarée d'excellente qualité, et le 16 octobre 1896 l'entrepreneur fut autorisé à continuer les travaux. La saison toutefois était trop avancée pour organiser la main-d'œuvre nécessaire, et elle se termina sans qu'il y eut de l'ouvrage de fait. L'entrepreneur produisit une réclamation pour ce retard, et depuis ces négociations la chose fut réglée en lui versant la somme de $17,345. On doit cependant faire remarquer que la suspension des maçons n'a pas empêché le cassage de la pierre de se faire pour le béton et n'a pas arrêté le creusage du prisme du canal, non plus que la construction des jetées d'entrée en caisson et en béton, etc. La campagne de 1897 s'ouvrit avec l'espoir que l'entrepreneur se mettrait énergiquement au travail pour terminer son entreprise le 31 octobre 1878, ainsi que le lui enjoignait l'avis que je lui donnai en mars dernier. Mais les travaux firent peu de progrès, et, au mois de juin, je lui donnai avis que s'il ne mettait pas plus de vigueur dans les six jours, on lui enlèverait les travaux; toutefois le ministre ne voulant pas faire preuve de trop de rigueur remit à plus tard l'exécution de cette mesure dans l'affaire; tout de même l'entrepreneur promettait de temps à autre avec une activité apparente d'augmenter le nombre de ses hommes et son outillage de manière à pouvoir terminer ses travaux dans le temps voulu, mais pour des raisons inexpliquées il n'en fit rien. Il ne s'est pas posé une pièce dans les caissons des jetées des abords. de même qu'il ne s'est pas extrait une verge de terre jusque vers le milieu d'octobre dernier, époque où la drague à vapeur fut mise en marche; mais à raison de l'absence de matériel roulant et de rails elle n'était pas convenablement desservie; en conséquence elle n'extrayait que 250 à 300 verges cubes par jour, au lieu de 1,000 verges cubes au moins. Le 14 octobre je lui signifiai un autre avis, et le 6 novembre un arrêt fut rendu en conseil lui enlevant les travaux des mains. A cette époque la campagne favorable aux travaux allait se terminer. Cependant, dans le but de reprendre de bonne heure la construction des écluses le printemps suivant, il était nécessaire que l'on se mît vigoureusement à déposer sur les lieux le sable et la pierre de taille nécessaires à la maçonnerie, et à casser de la pierre pour le béton, et en conséquence ces ouvrages s'exécutent à la journée jusqu'à ce que les travaux soient de nouveau donnés à l'entreprise. Je puis dire ici que les murs de l'écluse n° 1 sont construits jusqu'à environ 14′ 6″ du couronnement, et qu'à l'écluse n° 2 le premier rang de maçonnerie est posé. Je dois à l'entrepreneur de dire que ces ouvrages d'écluse, qui ont été presque tous exécutés par lui, sont solides, forts et d'excellente qualité, le tout satisfaisant tant au point de vue du travail que des matériaux; les murs sont d'une maçonnerie massive, faite d'une grosse pierre saine et d'un béton bien mêlé, de tel sorte qu'il n'y a rien à redire. Le seul motif de plainte a été la lenteur de la marche des travaux, qui était telle, qu'à ce compte, il aurait fallu plusieurs années pour les terminer.

| | |
|---|---|
| La valeur approximative des travaux de l'entreprise est de. | $820,000 |
| Somme brute des devis estimatifs au 1er novembre 1897..... | 516,935 |
| Reliquat. ....... ....... ........ ..... | $ 303,065 |

Section n° 3.—MM. O'Leary, frères, entrepreneurs.

Les travaux de cette section sont composés presque entièrement d'ouvrages en terre et du bordage en pierre du prisme. En sus il y a eu la construction des piles et des culées du pont de voiture sur le canal, d'un aqueduc en conduites en fer de

2′ 6″ sous le canal et des clôtures. Les travaux ont été terminés d'une façon très satisfaisante, et l'on est à préparer le dernier devis estimatif :—

| | |
|---|---|
| Valeur approximative des travaux à l'entreprise....... | $200,000 |
| Somme brute des devis estimatifs au 1er novembre 1897. | 193,853 |
| Reliquat.......................................... | $ 6,147 |

Sections 4, 5, 6 et 7.—Andrew Onderdonk, entrepreneur.

Ces travaux avaient d'abord été donnés à l'entreprise à George Goodwin, qui suspendit les opérations. En conséquence on lui enleva l'ouvrage, qui, après concours, fut de nouveau adjugé à l'entrepreneur actuel le 7 avril 1897. Cette dernière campagne n'a pas été, quant aux travaux, aussi satisfaisante qu'on aurait pu le désirer. Tout de même l'organisation est très bonne, et les préparatifs généraux pour l'exécution des travaux l'année prochaine sont satisfaisants, et je ne vois rien qui en empêche le parachèvement, pour l'ouverture de la navigation au printemps de 1899.

| | |
|---|---|
| Valeur approximative des travaux à l'entreprise....... | $890,000 |
| Somme brute des devis estimatifs, 1er novembre 1897.. | 391,045 |
| Reliquat.................................. | $498,955 |

Section 8.—Charles Raynor, entrepreneur.

Les travaux sous l'empire du contrat allaient se terminer lorsque survint une suite de légers éboulements, suivis au mois d'octobre dernier d'un autre de proportions beaucoup plus considérables qui emporta avec lui au milieu du canal une culée d'un pont de voitures dans laquelle se trouvaient 1,100 verges cubes de béton d'un poids de 2,500 tonneaux; la culée fut renversée sur le côté après avoir été rejetée à 40 pieds de sa position. Cette masse de béton était si solide et si forte qu'aucune fissure ne s'est fait voir. Cet accident retardera quelque peu le parachèvement des travaux. Toutefois rien n'empêche d'enlever cet éboulement et de terminer l'entreprise l'année prochaine. En même temps il est facile de comprendre que ces revers sont de nature à décourager un entrepreneur.

| | |
|---|---|
| Valeur approximative des travaux à l'entreprise....... | $300,000 |
| Somme brute des devis estimatifs au 1er novembre 1897 | 251,295 |
| Reliquat.................................. | $ 48,705 |

Section 9.—MM. Manning et McDonald, entrepreneurs.

Les travaux de cette section étaient pratiquement terminés, à l'exception du bordage en pierre des talus du canal, lorsque survint une suite d'éboulements qui obstruèrent le chenal. On est à enlever ces éboulements, et s'il n'en arrive pas d'autres et qu'on emploie un nombre d'hommes suffisant l'année prochaine pour nettoyer le prisme, l'on devrait terminer cette section pour le 1er septembre.

| | |
|---|---|
| Valeur approximative des travaux à l'entreprise....... | $150,000 |
| Somme brute des devis estimatifs au 1er novembre 1897 | 110,076 |
| | $ 39,924 |

Section 10.—MM. Rogers et Taylor, entrepreneurs.

Les travaux de cette section approchent vers la fin et devront, dans le cours ordinaire des choses, se terminer le 1er septembre prochain.

| | |
|---|---|
| Valeur approximative des travaux à l'entreprise....... | $280,000 |
| Somme brute des devis estimatifs au 1er novembre 1897 | 253,765 |
| Reliquat....... ....... ..................... | $ 26,235 |

Section 11.—MM. Poupore et Fraser, entrepreneurs.

Tous les ouvrages d'art de cette section sont terminés, et il ne reste pratiquement à faire qu'un peu de fouille dans la terre et le roc, du bordage en pierre et des clôtures, travaux qui devront être terminés pour le 1er octobre prochain.

| | |
|---|---|
| Valeur approximative des travaux à l'entreprise....... | $310,000 |
| Somme brute des devis estimatifs au 1er novembre 1897 | 271,896 |
| Reliquat ................ .............. | $ 38,104 |

Section 12.—M. J. Hogan, entrepreneur.

Cette entreprise se compose de fouilles dans la terre et le roc, de bordage en pierre et de construction de clôtures. L'entreprise avait d'abord été adjugée à MM. O'Brien et Fils, qui ne purent l'exécuter à raison de la nature dure des matières à extraire. L'ouvrage leur fut en conséquence enlevé, et à la suite d'un concours, fut de nouveau adjugé à George Goodwin, qui après avoir travaillé quelques mois cessa les opérations; et durant plusieurs années rien ne fut fait. En conséquence les travaux furent enlevés à cet entrepreneur et confiés, sous l'empire d'un contrat, à M. J. Hogan, qui les exécutent aujourd'hui. Ce dernier entrepreneur a un outillage considérable sur les lieux, et son organisation de même que les dispositions qu'il a prises sont telles que j'ai tout lieu de croire qu'il terminera l'ouvrage pour le 1er novembre 1898, vu qu'il est en état d'extraire, durant l'hiver, le roc dont la quantité est d'environ 120,000 verges cubes.

| | |
|---|---|
| Valeur approximative des travaux à l'entreprise....... | $280,000 |
| Somme brute des devis estimatifs au 1er novembre 1897 | 66,425 |
| Reliquat ......................................... | $213,275 |

Section 13.—Manning et McDonald, entrepreneurs.

Il reste encore beaucoup à faire dans cette section, mais ces messieurs sont des entrepreneurs d'expérience, et j'ai tout lieu d'espérer que les travaux seront terminés l'année prochaine, y compris la construction de l'écluse de la prise d'eau.

| | |
|---|---|
| Valeur approximative des travaux à l'entreprise....... | $580,000 |
| Somme brute des devis estimatifs au 1er novembre 1897 | 440,763 |
| Reliquat.................... ....... ....... | $139,237 |

| | |
|---|---|
| A en juger par les prix des travaux donnés à l'entreprise, le prix de revient estimatif de ce canal, y compris les terrains et les dommages-intérêts, sera de....... ..................... ............ | $5,000,000 |
| Le 1er novembre 1897 il a été payé en tout................................ | 2,877,548 |
| Reliquat. ................................... | $2,122,452 |

Voici quelles sont les sommes respectives que les entrepreneurs avaient touchées au 1er nov. 1897.

| | | |
|---|---|---|
| Poupore et Fraser | Section 11 | $ 238,450 00 |
| C. H. Raynor | " 8 | 235,100 00 |
| J. et M. O'Leary | " 3 | 189,690 30 |
| Rogers et Taylor | " 10 | 327,846 50 |
| Manning et Macdonald | " 9 | 99,070 00 |
| do | " 13 | 406,690 00 |
| A. Stewart | Sections 1 et 2 | 487,420 00 |
| Andrew Onderdonk | Sections 4, 4, 6 et 7 | 52,320 00 |
| George Goodwin | Section 11 | 42,020 00 |
| do | Sections 4, 5, 6 et 7 | 281,160 00 |
| do | Section 12 | 8,100 00 |
| M. J. Hogan | " 12 | 19,840 00 |
| | | $ 2,303,706 80 |

## CANAL DE LACHINE.

### AGRANDISSEMENTS.

Les travaux d'agrandissement en cours d'exécution sont:

1. Le creusage du prisme du canal entre Saint-Gabriel et Lachine à une profondeur de 16 pieds, travaux que MM. McNamee et Mann exécutent à l'entreprise, sauf une faible lisière autour des piles du chemin de fer Canadien du Pacifique, où le travail se fait à la journée. Ces travaux se sont poursuivis jour et nuit et on a fait des progrès satisfaisants; de telle sorte qu'on n'a pas lieu de douter que l'ouvrage se terminera l'année prochaine.

| | |
|---|---|
| Valeur approximative des travaux à l'entreprise | $595,200 |
| Somme brute des devis estimatifs au 1er nov. 1897 | 432,224 |
| Reliquat | $162,976 |

## LAC SAINT-LOUIS.

### CONSTRUCTION.

Cet ouvrage se compose du creusage d'un chenal large de 300 pieds et profond de 17 pieds sur une longueur d'environ quatre milles. Les travaux sont donnés à l'entreprise à la Compagnie de dragage Weddell. Cette compagnie a à l'œuvre trois dragueurs qui ont fait de la bonne besogne, et les travaux sont si près de la fin qu'on ne peut avoir de doute qu'ils seront terminés l'année prochaine.

| | |
|---|---|
| Valeur approximative des travaux à l'entreprise | $ 213,300 |
| Somme brute des devis estimatifs au 1er nov. 1897 | 157,393 |
| Reliquat | $ 56,007 |

## CANAL DE GRENVILLE.

Lorsqu'il se fit des travaux il y a quelques années on ne termina pas le prisme du canal sur une distance d'une couple de milles, et à la suite de légers éboulements qui se produisirent de chaque côté, le canal devint si étroit et si peu profond que la navigation finit par être difficile, et l'on jugea opportun, dans l'intérêt du commerce, de nettoyer et d'élargir cette partie du chenal de manière à la rendre conforme au reste du canal. En conséquence l'on demanda et l'on reçut des soumissions et l'entreprise fut adjugée aux plus bas soumissionnaires, MM. Pigott et Ingles, qui se mirent à l'œuvre le 9 avril 1897. Jusqu'ici ils n'ont fait que peu de progrès, mais l'on s'attend à ce qu'ils poussent vigoureusement les travaux durant l'hiver, époque où le canal est à sec.

| | | |
|---|---|---|
| Valeur approximative des travaux à l'entreprise...... | $ | 70,000 00 |
| Somme brute des devis estimatifs au 1er nov. 1897.... | | 9,208 00 |
| Reliquat........................................ | $ | 60,792 00 |

## CANAL DE LA TRENT.

### CONSTRUCTION.

La division de Peterborough-Lakefield, qui s'étend de Peterborough à Lakefield, distance de 10 milles, est divisée, pour des fins de construction, en deux sections,—MM. Corry et Laverdure ont les trois premiers milles et demi à faire à partir de Peterborough, et MM. Brown et Aylmer ont les six autres milles et demi jusqu'à Lakefield.

Section 1.—Brown, Love et Aylmer, entrepreneurs.

Ces entrepreneurs ont fait d'excellente besogne, trois des écluses en béton sont terminées et une autre est commencée ; deux des barrages sont terminé et un troisième est en voie de construction ; les déviations de chemin sont faites et la tranchée dans le roc est aux trois quarts faite à Lakefield. Je ne vois rien qui empêche de terminer cette section l'année prochaine.

| | | |
|---|---|---|
| Valeur approximative des travaux à l'entreprise..... | $ | 380,000 00 |
| Somme brute des devis estimatifs au 1er nov. 1897.... | | 218,478 00 |
| Reliquat........................................ | $ | 161,522 00 |

Section 2.—Corry et Laverdure, entrepreneurs.

Les travaux de ces entrepreneurs ont fait d'excellents progrès ; les culées en béton d'un bon nombre de ponts de voitures ont été construites, et les piles et les culées en béton du pont du Grand-Tronc, avec les murs des abords, ont été terminés. Le barrage du Warsaw est à moitié terminé, et le prisme du canal est à peu près terminé sur au delà de deux milles et demi. Je ne puis voir pourquoi les entrepreneurs ne termineraient pas leurs travaux l'année prochaine.

| | |
|---|---|
| Valeur approximative des travaux à l'entreprise ...... | $360,000 00 |
| Somme brute des devis estimatifs au 1er nov. 1897..... | 145,712 00 |
| Reliquat........................................ | $214,288 00 |

Les travaux du chenal de Rosedale s'exécutent à la journée. Les travaux se composent du creusage et de l'élargissement du chenal, dont la profondeur n'était que de 3 pieds. Cette profondeur a été portée à 7 pieds, avec une largeur *minima* de 60 pieds ; les travaux sont sur le point de se terminer.

| | |
|---|---|
| Valeur approximative des travaux à l'entreprise ....... | $40,000 00 |
| Somme brute des devis estimatifs au 1er nov. 1897 ..... | 39,352 00 |
| Reliquat ........................................... | $ 648 00 |

DIVISION DU LAC BALSAM ET DU LAC SIMCOE.

La distance entre le lac Balsam et le lac Simcoe est de 21 milles, dont la première section s'étend du lac Balsam sur un parcours de 6½ milles ; Andrew Onderdonk exécute les travaux à l'entreprise ; l'ouvrage est à peu près terminé. Un des principaux détails de cette entreprise était une tranchée de 25 pieds de profondeur pratiquée dans le roc sur une distance d'un mille ; cet ouvrage est complètement terminé.

| | |
|---|---|
| Valeur approximative des travaux à l'entreprise...... | $420,000 00 |
| Somme brute des devis estimatifs au 1er nov. 1897.... | 385,855 00 |
| Reliquat ........................................... | $ 34,145 00 |

## CANAL MURRAY.

Il n'a été rien dépensé au compte du capital, pour ce canal, durant l'exercice et à venir jusqu'au 1er novembre 1897.

## CANAL DE CORNWALL.

CONSTRUCTION ET AGRANDISSEMENT.

Les travaux de l'agrandissement du canal de Cornwall à Mille-Roches comprend la construction d'un barrage à l'île du Sheik et l'agrandissement du canal à partir du barrage d'amont jusqu'à l'entrée supérieure du canal.

L'exécution des travaux des sections 2, 3 et 4 ainsi que la construction du barrage de l'île du Sheik sont confiées à William Davis et Fils en vertu d'un contrat ; on peut dire que l'entreprise est à peu près terminée, il reste à faire le curage du chenal lorsqu'on videra le canal le printemps prochain.

| | |
|---|---|
| Valeur approximative des travaux à l'entreprise...... | $2,600,000 00 |
| Somme brute des devis estimatifs au 1er nov. 1897... | 2,577,158 00 |
| Reliquat ........................................... | $ 22,842 00 |

Les sections 5, 6, 7 et 8 ont été données à l'entreprise à la Compagnie de dragage Gilbert, qui a terminé ses travaux.

| | |
|---|---|
| Valeur approximative des travaux à l'entreprise...... | $ 510,000 00 |
| Somme brute des devis estimatifs au 1er nov. 1897..... | 499,902 00 |
| Reliquat...... ....... ............. ............... | $ 10,098 00 |

Section 10.—L'entrée d'amont a été confiée à Jocks, DeLorimier et Cie. Leurs travaux sont terminés. Le devis estimatif final s'élève à $439,855.00.

| | |
|---|---|
| Le prix de revient estimatif total de l'agrandissement de ce canal est de.................................................. | $4,700,000 00 |
| Somme versée au 1er nov. 1897.............................. | 4,508,230 00 |
| Reliquat ........ ........................... ......... | $ 191,770 00 |

Au 1er novembre 1897 les entrepreneurs avaient touché les sommes qui suivent:

| | |
|---|---|
| Section 2, William Davis et Fils............................. | $ 955,413 31 |
| do 3, do ............................ | 572,396 91 |
| do 4, do .......... ............... | 716,167 34 |
| do 5, E. Gilbert et Fils.... ...... ........... . ...... .. | 136,306 73 |
| Ile du Sheik, William Davis et Fils...... .......... ...... | 423,202 73 |
| Section 6, E. Gilbert et Fils...................... ............... | 47,721 37 |
| do 7, do ......................... ........ | 96,832 88 |
| do 8, do ......................... ...... | 215,270 21 |
| do 10, Jocks, DeLorimier et Cie...................... | 438,055 86 |
| Total...................................... .............. | $3,601.367 27 |

## CANAL DE LA POINTE À FARRAN.

### AGRANDISSEMENT.

L'on peut dire que les travaux d'agrandissement de ce canal se composent de la construction de jetées d'entrée, d'une écluse de prise d'eau de 800 pieds de long sur 45 de large, à une profondeur d'eau de 14 pieds sur les seuils, et de l'agrandissement du lit du canal. On a demandé et reçu le printemps dernier des soumissions pour l'exécution de ces travaux, et l'entreprise a été adjugée à la Compagnie Canadienne de Construction de Montréal, le contrat ayant été passé le 1er juin 1897, et les travaux devant être terminés le 31 janvier 1899. L'organisation et l'outillage de ces entrepreneurs n'ont pas été suffisants pour faire croire au parachèvement des travaux dans le temps voulu, et à moins d'une modification radicale avant l'ouverture du printemps, il sera de mon devoir de leur signifier un avis de six jours, ainsi que l'autorise l'article 14 du contrat. Jusqu'ici la construction des jetées d'entrée à marché d'une façon satisfaisante, mais le creusage du lit du canal a marché très lentement. Les fouilles faites pour les fondations de l'écluse ont récemment fait de bons progrès.

Il n'a pas encore été livré de pierre pour la maçonnerie, mais il y a une certaine quantité de pierre taillée à la carrière de Mille-Roches.

| | |
|---|---|
| Valeur approximative des travaux à l'entreprise...... | $582,000 00 |
| Somme brute des devis estimatifs au 1er nov. 1897.... | 71,775 00 |
| Reliquat............................................ | $510,225 00 |

## CANAL DU RAPIDE-PLAT.

### AGRANDISSEMENT.

L'agrandissement de ce canal est terminé, à l'exception du curage du fond lorsque le canal sera vidé le printemps prochain.

| | |
|---|---|
| Le prix de revient estimatif de l'agrandissement est de | $1,660,000 |
| Somme brute des devis estimatifs et finaux au 1er novembre 1897.................................... | 1,614,881 |
| Reliquat............................................ | $ 45,119 |

Voici quelles sont les sommes que, respectivement, les entrepreneurs ont touchées jusqu'au 1er novembre 1897.

| | |
|---|---|
| 1. Section—Poupore et Fraser.............................. | $836,030 00 |
| 2. do —Cie de dragage Weddell. .... ............ | 223,419 00 |
| 3. Poupore et Fraser.................. ...................... | 238,050 00 |
| Total ..... ................................ ....... | $1,297,499 80 |

## CANAL DES GALOPS.

### AGRANDISSEMENT.

*Section d'Iroquois.*—Cette section s'étend d'Iroquois à l'île Sparrow Hawk. On a demandé et reçu, le printemps dernier, des soumissions pour l'exécution de ces travaux, et l'entreprise a été adjugée aux plus bas soumissionnaires, MM. Larkin et Sangster. La date du contrat est le 30 mai 1897, et celle du parachèvement le 1er janvier 1899. Les principaux ouvrages de cette entreprise sont des jetées en encaissement, une écluse en maçonnerie de 800 pieds de long sur 45 de large, la construction de berges étanches, le creusage d'un nouveau lit sur une certaine distance, le creusage et l'agrandissement de l'ancien lit à l'extrémité occidentale, et la construction de piles et de culées pour un pont de voitures. Ces entrepreneurs sont organisés d'une façon satisfaisante, et leur outillage suffit, je crois, pour faire espérer qu'avec de la diligence l'entreprise sera suffisamment avancée à l'ouverture de la navigation au printemps de 1899 pour permettre à la circulation de se faire sans interruption. Dans le nouveau lit les fouilles sont rendues au roc, ainsi que dans le bassin de l'écluse, de sorte que l'extraction du roc pourra se faire avec vigueur durant l'hiver.

| | |
|---|---|
| Valeur approximative des travaux à l'entreprise ....... | $789,920 |
| Somme brute des devis estimatifs au 1er novembre 1897. | 153,650 |
| Reliquat............................................ | $636,270 |

*Section de Cardinal.*—Cette section s'étend de l'extrémité occidentale de la section d'Iroquois, en passant par Cardinal, jusqu'aux écluses de l'entrée d'amont. On a demandé des soumissions le printemps dernier pour l'exécution de ces travaux, et l'entreprise a été adjugée aux plus bas soumissionnaires, MM. W. Davis et Fils. Les travaux se composent principalement de la construction de caissons et de fouilles; il y a environ 2,750,000 verges cubes de matières à enlever. Cette section exige que l'on fasse preuve de la plus grande diligence, l'installation d'un gros outillage et une organisation complète pour terminer les travaux dans les délais prescrits par le contrat. Les entrepreneurs ont leur ouvrage bien organisé et un gros outillage, sur les lieux, mais pour terminer l'entreprise pour le printemps de 1899 il faudra travailler jour et nuit l'année prochaine.

| | |
|---|---|
| Valeur approximative des travaux à l'entreprise...... .. | $1,100,000 |
| Somme brute des devis estimatifs au 1er novembre 1897. | 108,890 |
| Reliquat. ........................................... | $ 991,110 |

*Section de l'entrée d'Amont.*—MM. Murray et Cleveland, entrepreneurs. Les travaux de cette section touchent à la fin et devront se terminer de bonne heure l'été prochain.

| | |
|---|---|
| Valeur approximative des travaux....... .................. | $1,650,000 |
| Somme brute des devis estimatifs au 1er novembre 1897. | 1,514,940 |
| Reliquat................. ............................. | $ 35,060 |

Voici quels sont les noms des entrepreneurs et les sommes qui leur ont été payées au 1er novembre 1897 :—

| | |
|---|---|
| William Allan ................................................ | $ 193,652 |
| Murray et Cleveland............. .............................. | 1,300,777 |
| Total des sommes payées aux entrepreneurs.. | $1,494,429 |

## AMÉLIORATION DES RAPIDES DES GALOPS.

Il n'a rien été fait depuis mon rapport de l'année dernière. MM. Gilbert, Frères, sont toutefois à se préparer pour commencer les travaux le printemps prochain.

Voici les noms des entrepreneurs et les sommes payées au 1er novembre 1897 :—

| | |
|---|---|
| William Davis et Fils......................................... ...... | $ 22,000 |
| E. Gilbert et Fils ............................................... | 607,629 |
| Total .. ............... .......................... | $629,629 |

On a l'intention de faire le curage de ce chenal.

## CHENAL DU NORD À LA TÊTE DES GALOPS.

Ce chenal se fait à travers des hauts-fonds, des bancs de roches et une île; les travaux se composent principalement de fouilles dans la terre et le roc et de la construction de caissons.

L'entreprise a été adjugée, après concours, au plus bas soumissionnaire, M. A. Cleveland. L'organisation est bien faite, l'outillage au complet, et les choses sont bien disposées pour travailler durant l'hiver, car l'entrepreneur a l'intention d'employer un grand nombre d'hommes à extraire le roc, ce qu'il se propose de faire à sec, vu qu'il a entouré d'une digue environ 75 acres le long du chenal.

| | |
|---|---|
| Valeur approximative des travaux à l'entreprise .......... | $393,100 |
| Somme brute des devis estimatifs au 1er novembre 1897.. | 45,908 |
| Reliquat.. ....... ........................................ | $347,192 |

## CANAL DE SAINT-PIERRE.

Il n'a pas été exécuté de travaux à compte du capital pendant l'exercice clos le 30 juin 1897.

## CANAUX DU CANADA.

ETAT des dépenses pour la construction au 1er décembre 1897.

| Nom du canal. | Dépenses pour construction et agrandissement à venir jusqu'au 1er décembre 1897. | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Dépenses pour construction et agrandissement jusqu'au 30 juin 1897. | | | Dépenses totales au 1er décembre 1897. |
| | Construction primitive au 30 juin 1897 et au 1er décembre 1897. | Agrandissement au 30 juin 1897. | Dépenses totales au 30 juin 1897. | |
| | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Lachine ... | 2,589,532 85 | 7,818,471 89 | 10,408,004 74 | 10,474,145 48 |
| Lac St-Louis ... | ........... | 127,962 86 | 127,962 86 | 154,609 26 |
| Soulanges ... | 2,639,034 61 | ........... | 2,639,034 61 | 2,992,269 73 |
| Beauharnois ... | 1,611,690 26 | ........... | 1,611,690 26 | 1,611,700 26 |
| Cornwall ... | 1,945,624 73 | 4,496,525 31 | 6,442,150 04 | 6,521,089 58 |
| Pointe à Farran ... | 80,041 21 | 7,833 76 | 87,874 97 | 156,523 53 |
| Rapide-Plat ... | 426,882 15 | 1,701,559 24 | 2,128,441 39 | 2,194,750 11 |
| Galops ... | 813,732 18 | 1,664,158 87 | 2,477,891 05 | 2,750,970 99 |
| Chenal des Galops ... | ........... | 738,478 54 | 738,478 54 | 738,478 54 |
| Chenal du Nord ... | ........... | ........... | ........... | 34,521 18 |
| Murray ... | 1,247,470 26 | ........... | 1,247,470 26 | 1,247,470 26 |
| Fleuve St-Laurent et canaux du St-Laurent. | ........... | 405,246 79 | 405,246 79 | 1,156,072 64 |
| Welland ... | 7,693,824 03 | 16,077,811 73 | 23,771,635 76 | 23,771,635 76 |
| Saut-Sainte-Marie ... | 3,649,952 90 | ........... | 3,649,952 90 | 3,662,249 82 |
| Chambly ... | 637,206 76 | ........... | 637,206 76 | 637,206 76 |
| Carillon et Grenville ... | 63,053 64 | 3,968,643 66 | 4,031,697 30 | 4,039,964 78 |
| Trent ... | 309,932 81 | 1,715,422 86 | 2,025,355 67 | 2,196,692 46 |
| Rideau ... | 4,094,877 37 | ........... | 4,094,877 37 | 4,094,877 37 |
| Saint-Ours ... | 121,537 65 | ........... | 121,537 65 | 121,537 65 |
| Culbute (canal abandonné) ... | 379,494 46 | ........... | 379,494 46 | 379,494 46 |
| Saint Jean ... | 1,170,215 63 | ........... | 1,170,215 63 | 1,170,215 63 |
| Saint-Pierre ... | 248,762 86 | 399,992 80 | 648,755 66 | 648,755 66 |
| | 29,722,866 36 | 39,122,108 31 | 68,844,974 67 | 70,755,231 91 |

## CANAUX.

### SERVICE ET ENTRETIEN.

Le service des canaux s'est fait avec succès durant toute l'année, et le mouvement de la navigation n'a souffert aucun retard grave, à l'exception de ce qui a trait au canal Welland, dont je parle à son lieu et place. Les réparations et reconstructions nécessaires ont été faites.

TABLEAU indiquant la date à laquelle chaque canal a été fermé et ouvert.

| Nom du canal. | Fermé le | Rouvert le |
|---|---|---|
| Saut-Sainte-Marie | 10 décembre 1896 | 21 avril 1897. |
| Lachine | 30 novembre 1896 | 1er mai 1897. |
| Beauharnois | 30 novembre 1896 | 1er mai 1897. |
| Cornwall | 5 décembre 1896 | 1er mai 1897. |
| Williamsburg | 5 décembre 1896 | 26 avril 1897. |
| Welland | 15 décembre 1896 | 20 avril 1897. |
| Chambly | 30 novembre 1896 | 3 mai 1897. |
| Saint-Ours | 28 novembre 1896 | 11 avril 1897. |
| Sainte-Anne | 23 novembre 1896 | 27 avril 1897. |
| Carillon et Grenville | 28 novembre 1896 | 26 avril 1897. |
| Rideau — à Kingston | 28 novembre 1896 | 1er mai 1897. |
| Rideau — à Ottawa | 23 novembre 1896 | 1er mai 1897. |
| Trent — sur le bief central | 28 novembre 1896 | 19 avril 1897. |
| Trent — " inférieur | 26 novembre 1896 | 13 avril 1897. |
| Murray | 3 décembre 1896 | 5 avril 1897. |
| Saint-Pierre | 2 janvier 1897 | 20 avril 1897. |

TABLEAU donnant les dimensions des écluses de chaque canal.

| — | Ecluses existantes. Nombre d'écluses. | Longueur. | Largeur. | Profondeur de l'eau sur le busc. | Ecluses en construction. Nombre d'écluses. | Longueur. | Largeur. | Profondeur de l'eau sur le busc. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Pds. | Pds pcs. | Pds pcs. | | Pds. | Pds pcs. | Pds pcs. |
| Lachine | 5 | 270 | 45 | 14 | ... | ... | ... | ... |
| Beauharnois | 9 | 200 | 45 | 9 | ... | ... | ... | ... |
| Chambly | 9 | 118-125 | 22·6·24 | 7 | ... | ... | ... | ... |
| Saint-Ours | 1 | 200 | 45 | 7 | ... | ... | ... | ... |
| Sainte-Anne | 1 | 200 | 45 | 9 | ... | ... | ... | ... |
| Carillon et Grenville | 7 | 200 | 45 | 9 | ... | ... | ... | ... |
| Trent | 13 | 134 | 33 | 5 | 5-1 | 134-134 | 33-33 | 6-60 |
| Rideau | 49 | 134 | 33 | 5 | ... | ... | ... | ... |
| Rideau, branche de Perth | 2 | 134 | 32 | 5·6 | ... | ... | ... | ... |
| Murray (pas d'écluse) | ... | ... | ... | 11 | ... | ... | ... | ... |
| Cornwall (ancien) | 6 | 200 | 55 | 9 | ... | ... | ... | ... |
| Cornwall (nouveau) | 5 | 270 | 45 | 14 | ... | ... | ... | ... |
| | 1 | 270 | 45 | Garde. | ... | ... | ... | ... |
| Farran's-Point (ancien) | 1 | 200 | 45 | 9 | ... | ... | ... | ... |
| Rapide-Plat (ancien) | 1 | 200 | 45 | 9 | ... | ... | ... | ... |
| Rapide-Plat (nouveau) | 1 | 270 | 45 | 14 | ... | ... | ... | ... |
| | 1 | 270 | 45 | Garde. | ... | ... | ... | ... |
| Galops (ancien) | 2 | 200 | 45 | 9 | ... | ... | ... | ... |
| Galops (nouveau) | 1 | 270 | 45 | 14 | ... | ... | ... | ... |
| | 1 | 270 | 45 | Garde. | ... | ... | ... | ... |
| Welland (vieux) | 24 | 150 | 45 | 10·3 | ... | ... | ... | ... |
| | 2 | 200 | 45 | 10·3 | ... | ... | ... | ... |
| | 1 | 230 | 45 | 10·3 | ... | ... | ... | ... |
| Welland (nouveau) | 26 | 270 | 45 | 14 | ... | ... | ... | ... |
| Rigole d'alimentat. de Welland | 1 | 150 | 26·6 | 9 | ... | ... | ... | ... |
| | 1 | 200 | 45 | 9 | ... | ... | ... | ... |
| Welland, branche de Pt-Robinson | 2 | 150 | 26·6 | 9 | ... | ... | ... | ... |
| Welland, embranch. de Maitland. | 1 | 185 | 45 | 11 | ... | ... | ... | ... |
| Saut-Sainte-Marie | 1 | 900 | 60 | 20·3 | ... | ... | ... | ... |
| Soulanges | ... | ... | ... | ... | 4 | 270 | 45 | 14 |
| | | | | | 1 | 270 | 45 | Garde. |
| Saint-Pierre | 1 | 200 | 48 | 18 | ... | ... | ... | ... |

NOTE.—Les écluses agrandies des canaux du Saint-Laurent et de Welland n'admettront que des vaisseaux dont la longueur ne dépassera pas 255 pieds.

## CANAL DE LACHINE.

### SERVICE.

Le mouvement de la navigation n'a pas subi d'interruptions pendant l'année, attendu que durant le temps qu'on a réparé les dégâts faits par le vapeur *Princess* on s'est servi de la vieille écluse. Le service de ce canal s'est fait d'une façon satisfaisante d'un bout à l'autre.

### ENTRETIEN.

Pour les détails des réparations faites dans le cours de l'année, je vous renvoie au rapport de l'ingénieur dirigeant.

Voici ce qu'ont coûté les réparations pour l'exercice expiré le 30 juin 1897 :—

| | | |
|---|---|---|
| Réparations ordinaires au titre de "Personnel et réparations". | | $25,820 73 |
| Réparations spéciales au titre de "Revenu" :— | | |
| Aiguilles | $ 2,099 65 | |
| Prolongement du service de l'éclairage à l'électricité le long du canal et parachèvement des stations d'éclairage à l'électricité | 10,721 52 | |
| Achat et posage de bornes en pierre | 348 03 | |
| Recouvrir et peinturer les hangars au bassin de Jacques | 1,485 01 | 14,664 21 |
| Total | | $40,484 94 |

## CANAL DE BEAUHARNOIS.

### SERVICE.

Le mouvement de la navigation s'est fait d'une façon satisfaisante sur ce canal, sauf l'accident arrivé au vapeur *Ocean*, qui enfonça et emporta des portes d'écluses et fut la cause que la circulation fut suspendue durant 28 heures.

### ENTRETIEN.

Voici un état de ce qu'ont coûté les réparations en 1896-97 :

Le prix de revient des réparations ordinaires est comme suit :—

| | | |
|---|---|---|
| Réparations ordinaires au titre de "Personnel et réparations". | | $14,862 98 |
| Réparations spéciales au titre de "Revenu" :— | | |
| Amélioration du chenal aux entrées d'amont et d'aval | $ 2,844 84 | |
| Dragage de hauts-fonds aux entrées | 3,283 31 | |
| Dégâts aux moissons par débordement | 285 00 | |
| Renouveler le couronnement de 9 écluses | 2,600 00 | |
| Changer le courant du téléphone en substituant un courant métallique à celui qui rentrait en terre | 800 00 | 9,813 15 |
| Total | | $24,679 13 |

## CANAL CHAMBLY.

### SERVICE.

Le mouvement sur ce canal a été satisfaisant et sans interruption durant l'année.

### ENTRETIEN.

Ci-suit un état des réparations exécutées durant l'année :

| | | |
|---|---|---|
| Réparations spéciales sous le chef "Revenu" :— | | |
| Construction d'un mur en moëllons le long du grand chemin | $ 2,487 52 | |
| Dommages aux terrains, inondation par le canal. | 350 00 | |
| Construction de ponceaux à Saint-Jean | 9,828 36 | 12,665 88 |
| Total | | $25,794 43 |

## ECLUSE DE SAINT-OURS.

### SERVICE.

Le service de cette écluse s'est fait sans accident cette année.

### ENTRETIEN.

Voici ce qu'on coûté les réparations durant l'année :

| | | |
|---|---|---|
| Réparations ordinaires au titre de : "Personnel et réparations" | $ | 707 06 |
| Il n'y a pas eu de réparations spéciales au titre de : "Revenu" | | Rien |
| Total | $ | 707 06 |

## ECLUSE DE SAINTE-ANNE.

### SERVICES.

Le mouvement de la navigation n'a pas subi d'interruption durant l'année.

### ENTRETIEN.

Voici ce qu'a coûté l'entretien en bon état de cette écluse :

| | | |
|---|---|---|
| Réparations ordinaires au titre de : " Personnel et réparations | $ | 1,688 12 |
| Il n'y a pas eu de réparations spéciales au titre de " Revenu " | | Rien |
| Total. | $ | 1,688 12 |

## CANAUX DE CARILLON ET DE GRENVILLE.

### SERVICE.

Le service de ces canaux s'est fait sans accident en 1896-97.

### ENTRETIEN.

Voici ce qu'ont coûté les réparations durant cet exercice :

| | | |
|---|---|---|
| Réparations ordinaires au titre de : " Personnel et réparations | | $11,607 95 |
| Réparations spéciales au titre de " Revenu ":— | | |
| Construction de 2 paires de portes de réserve | $2,895 99 | |
| Construction d'une pile d'estacade et d'un hangar | 2,043 11 | |
| | | 4,939 20 |
| Total | | $16,547 15 |

## CANAL DE LA TRENT.

### SERVICE.

Ce canal est en bon état et le mouvement de la navigation n'a pas subi d'interruption.

### ENTRETIEN.

Voici ce qu'ont coûté les opérattons durant l'année :—

| | | |
|---|---|---|
| Réparations ordinaires au titre de: "Personnel et Réparations..... .. ...................................................$ | | 3,497 97 |
| Réparations spéciales au titre de: "Revenu" :— | | |
| Constructions de barrages à Chisholms.$ | 818 71 | |
| Dragage d'un banc de roc dans le chenal de Hastings . ..... ....... ................ | 3,500 00 | |
| Construction d'estacades et de piles de protection au pont tournant de Peterborough... .... ....................... ......... | 2,452 05 | |
| Dragage du chenal au lac Katchewannoe | 592 19 | |
| Construction d'un débarcadère à Burleigh | 1,997 03 | |
| Dragage dans le roc dans le chenal à Bobcaygeon...... ... .... ................ | 3,193 02 | |
| Acquisition d'un monte-charge à vapeur avec chaudière........................... . | 995 54 | |
| Contruction d'une passe migratoire à Lindsay ...... ... ... ..................... | 331 83 | |
| | | 13,880 37 |
| Total................. .................$ | | 17,378 27 |

## CANAL RIDEAU.

### SERVICE.

Grâce aux améliorations faites au chenal, la navigation n'a pas subi d'entraves, et le service s'est fait d'une façon satisfaisante.

### ENTRETIEN.

Voici ce qu'a coûté l'entretien du canal durant l'exercice :—

| | | |
|---|---|---|
| Réparations ordinaires au titre de "Personnel et Réparations ".......................... ...............................$ | | 29,535 94 |
| Réparations spéciales au titre de: "Revenu" | | |
| Dégâts à la scierie de B. S. Snider..$ | 1,000 00 | |
| Construction d'un pont sur le canal de décharge à Smith's-Falls.... | 7,199 51 | |
| Parachèvement du bordage en palplanche à la grande tranchée, Ottawa ................................ | 7,180 94 | |
| Dragage à la rivière Cataraqoui entre Kingston et Kingston-Mills ... | 2,701 56 | |
| Compléter le dragage à Merrickville et à Newboro........................ | 997 10 | |
| | | 19,079 11 |
| Total............... ..........................$ | | 48,615 05 |

## CANAL DE MURRAY.

### SERVICE.

La navigation s'est faite sans accident dans ce canal durant toute l'année. Le canal a été fermé le 3 décembre 1896 et rouvert le 5 avril 1897.

### ENTRETIEN.

Le canal est en bon état. Voici ce qu'ont coûté les réparations :—

| | |
|---|---|
| Réparations ordinaires au titre de " Personnel et Réparations" | $3,966 41 |
| Réparations spéciales au titre de " Revenu " | Rien. |
| Total | $3,966 41 |

## CANAL DE CORNWALL.

### SERVICE.

Le canal a été fermé pour l'hiver le 5 décembre 1896 et rouvert à la navigation le 1er mai 1897. La navigation s'est faite sans accident durant l'année.

### ENTRETIEN.

Des réparations considérables ont dû être faites durant l'année et le canal est maintenant en bon état. Voici ce qu'ont coûté les réparations :—

| | |
|---|---|
| Réparations ordinaires au titre de " Personnel et Réparations" | $16,438 32 |
| Réparations spéciales sous le titre de " Revenu " | Rien. |
| Total | $16,438 32 |

## CANAUX DE WILLIAMSBURG.

### SERVICE.

Ces canaux ont été fermés à la navigation le 5 décembre 1896 et rouverts le 26 avril 1897.

Le mouvement de la navigation s'est fait sans accident durant l'année.

### ENTRETIEN.

Les canaux sont en bon état et les réparations nécessaires ont été faites durant l'année. Voici ce qu'ont coûté les réparations :—

| | | |
|---|---|---|
| Réparations ordinaires au titre de " Personnel et Réparations" | | $8,210 71 |
| Réparations spéciales au titre de " Revenu " :— | | |
| Pointe à Farran, dragage du lit jusqu'aux dimensions primitives | $2,880 00 | |
| Iroquois, construction de nouvelles portes, écluse 25 | 3 60 | |
| Parachèvement des réparations de la pile d'entrée | 997 16 | |
| | | 3,880 76 |
| Total | | $12,091 47 |

## CANAL DE WELLAND.

### SERVICE.

Ce canal a été fermé à la navigation le 15 décembre 1896 et rouvert le 27 avril 1897. Le vapeur *J. H. Outhwaite* a emporté quatre portes à l'écluse 7, le 21 mai 1897, ce qui a interrompu la navigation le 26 mai 1897; sauf cet incident, la navigation n'a pas subi d'interruption.

### ENTRETIEN.

Les réparations nécessaires n'ont pas été complètement exécutées, vu les instances pressantes des compagnies de transport et autres et qui ont eu pour résultat de faire ouvrir le canal à une date si hâtive qu'on n'a pu le vider le printemps dernier afin de pouvoir exécuter les travaux au fond.

Voici ce qu'ont coûté les réparations durant l'année.

| | | |
|---|---|---|
| Réparations ordinaires au titre de " Personnel et Réparations " | | $ 41,247 81 |
| Réparations spéciales au titre de " Revenu " :— | | |
| Enlever des bancs de sable dans les havres de Dalhousie et Port-Colborne | $ 3,887 50 | |
| Construction de la superstructure des jetées à Port-Dalhousie | 5,586 90 | |
| Reconstruction des murs en ciment de l'écluse 24 | 4,345 77 | |
| Renouveler le fond du chemin de halage. | 3,189 65 | |
| Renouveler une paire de portes d'écluses, etc., écluse 7 (ancien canal) | 2,150 55 | |
| Renouveler le coursier de décharge | 1,047 18 | |
| Renouveler le pont tournant à Stromness. | 1,075 51 | |
| | | 22,283 06 |
| Total | | $ 63,530 87 |

## CANAL DE SAINT-PIERRE.

### SERVICE.

Ce canal a été fermé à la navigation le 2 janvier 1897, et rouvert le 20 avril 1897. Durant l'année il est passé 1,612 vaisseaux dans le canal.

### ENTRETIEN.

Ce canal exige certaines réparations qui ne sont pas cependant d'une nature très coûteuse. Le canal est, en général, en bon état. Voici ce qu'ont coûté les réparations durant l'année :—

| | |
|---|---|
| Réparations ordinaires au titre de " Personnel et Réparations " | $ 1 20 |
| Réparations spéciales au titre de " Revenu " | Rien. |
| Total | $ 1 20 |

## OBSERVATIONS GÉNÉRALES CONCERNANT LES CANAUX DU GOUVERNEMENT.

En ce qui concerne les approvisionnements et les matériaux achetés, le système suivi a été le même que celui de l'année dernière, savoir: leur achat, en règle générale, au moyen de soumissions et de contrats, et leur distribution invariablement faite sur la réquisition du fonctionnaire autorisé. Toutes les opérations de cette nature sont dûment inscrites dans des livres convenables.

| | |
|---|---|
| Frais d'entretien et de service du système des canaux pour 1896-97 | $633,276 16 |
| Revenu net des canaux, déduction faite des remboursements | 384,780 53 |
| Excédent des frais d'entretien et de service sur le revenu | $248,495 63 |

## SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

En vertu des dispositions de l'Acte des subventions de la session dernière, il n'est pas possible d'indiquer clairement le montant de la subvention en argent accordée, vu que le montant de la subvention payable devra, en plusieurs cas, être basé sur le coût de chaque voie ferrée. Pour la même raison, il m'est impossible de donner le montant disponible de subvention en argent, mais je vais indiquer, comme ci-devant, le montant réellement payé; j'indiquerai également le nombre de milles de chemin de fer pour lequel la subvention accordée par mille était disponible le 1er juillet 1897, ainsi que le nombre de milles de chemin de fer pour lequel une subvention en argent par mille a été accordée et qui ont été construits jusqu'au 30 juin 1897. On trouvera aussi le montant de subvention accordée jusqu'au 1er novembre 1897.

On trouvera également un relevé de la subvention en argent par année payée jusqu'au 30 juin 1897, avec le nombre de milles construits; aussi un tableau indiquant les chemins de fer qui ont reçu de l'aide sous forme de concessions de terres.

| | |
|---|---|
| Montant des subventions en argent, à tant par mille, payées au 30 juin 1897 | $14,515,637 33 |
| Nombre de milles de chemin de fer pour lesquels la subvention en argent à tant par mille était payée le 30 juin 1897 | 5,401 19 |
| Montant de la subvention payée jusqu'au 1er novembre 1897 | $14,586,863 28 |
| Subvention en argent, à tant par année, payée jusqu'au 30 juin 1897 | $1,492,800 00 |
| Nombre de milles de chemin de fer subventionnés en argent, à tant par année, construits au 30 juin 1897 | 252 |
| Nombre de milles de chemin de fer pour lesquels une aide sous forme de concessions de terres a été autorisée | 2,937 21 |
| Nombre d'acres de terres dont la concession a été autorisée pour venir en aide à la construction de chemins de fer | 39,725,130 |

Les relevés qui précèdent ne comprennent pas les subventions en argent et en terres au chemin de fer Canadien du Pacifique, au chemin de fer Canada-Central et au chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo.

Voici ce que ces chemins de fer ont reçu en argent, savoir :—

| | |
|---|---|
| Le chemin de fer Canadien du Pacifique........... | $ 25,000,000 |
| " Canada-Central........................ | 1,525,250 |
| " Esquimalt et Nanaïmo.............. | 750,000 |
| Total.................................... | $ 27,275,250 |

En terres :

| | Acres. |
|---|---|
| Le chemin de fer Canadien du Pacifique............. | 25,000,000 |
| " Esquimalt et Nanaïmo................. | 1,900,000 |
| Total.................................... | 26,900,000 |

## STATISTIQUE DES CANAUX.

Cette statistique est pour la saison de 1896 ; elle a été préparée par M. R. Devlin, le fonctionnaire chargé de la statistique des canaux.

TABLEAU montrant le nombre de tonnes de marchandises qui ont passé par chaque canal, les péages reçus, et le nombre de voyages des navires ou bateaux ayant passé par chaque canal, pour l'année expirée le 31 décembre 1896.

| Nom du canal. | Tonnes de marchandises passées par chaque canal. | Péages reçus. | Nombre de voyages des navires ou bateaux ayant passé par chaque canal. |
|---|---|---|---|
| | | $ c. | |
| Lachine, Beauharnois, Cornwall, Williamsburg — Canaux du Saint-Laurent....... | 1,113,690 | 70,004 24 | 11,095 |
| Welland ........................ | 1,279,987 | 194,969 33 | 2,766 |
| Chambly ........................ | 344,935 | 24,150 74 | 2,985 |
| Ste-Anne, Carillon, Grenville — Canaux de l'Ottawa.............. | 502,046 | 30,506 56 | 2,073 |
| Rideau ........................ | 73,307 | 5,011 10 | 2,146 |
| Murray ........................ | 13,056 | 605 04 | 608 |
| Trent ........................ | 21,145 | 823 62 | 1,710 |
| Saint-Pierre ........................ | 63,309 | 4,711 36 | 2,239 |
| *Saut-Sainte-Marie ........................ | 4,577,399 | Franco. | 5,136 |

## STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER.

D'année en année, on a éprouvé beaucoup de difficultés à préparer le rapport annuel au ministère, vu le fait qu'un grand nombre de compagnies ont négligé de faire les rapports requis par la loi et n'ont tenu aucun compte des communications qui leur ont été adressées de temps à autres pour les presser d'envoyer leurs rapports. Encore cette année, quelques compagnies sont en défaut sous ce rapport, et j'ai dû clore le rapport de la statistique des chemins de fer pour l'année expirée le 30 juin 1897, sans avoir reçu les rapports de ces chemins. Ces cas ont été remis entre les mains des fonctionnaires judiciaires de la Couronne afin que les retardataires soient forcés de se conformer à la loi ; le coût des procès devant être payé par eux.

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

**Tableau** montrant l'accroissement des chemins de fer d'année en année, depuis l'ouverture de la première ligne en 1836.

| Année. | Nombre de milles en fonctionnement. | Année. | Nombre de milles en fonctionnement. |
|---|---|---|---|
| 1835 | 0 | 1867 | 2,278 |
| 1836 | 16 | 1868 | 2,278 |
| 1837 | 16 | 1869 | 2,524 |
| 1838 | 16 | 1870 | 2,617 |
| 1839 | 16 | 1871 | 2,695 |
| 1840 | 16 | 1872 | 2,899 |
| 1841 | 16 | 1873 | 3,613 |
| 1842 | 16 | 1874 | 3,832 |
| 1843 | 16 | 1875 | 4,331 |
| 1844 | 16 | 1876 | 4,804 |
| 1845 | 16 | 1877 | 5,218 |
| 1846 | 16 | 1878 | 5,782 |
| 1847 | 54 | 1879 | 6,126 |
| 1848 | 54 | 1880 | 6,858 |
| 1849 | 54 | 1881 | 7,194 |
| 1850 | 66 | 1882 | 7,331 |
| 1851 | 159 | 1883 | 8,697 |
| 1852 | 205 | 1884 | 9,577 |
| 1853 | 506 | 1885 | 10,273 |
| 1854 | 764 | 1886 | 10,773 |
| 1855 | 877 | 1887 | 11,793 |
| 1856 | 1,414 | 1888 | 12,184 |
| 1857 | 1,444 | 1889 | 12,585 |
| 1858 | 1,863 | 1890 | 13,151 |
| 1859 | 1,994 | 1891 | 13,838 |
| 1860 | 2,065 | 1892 | 14,564 |
| 1861 | 2,146 | 1893 | 15,005 |
| 1862 | 2,189 | 1894 | 15,627 |
| 1863 | 2,189 | 1895 | 15,977 |
| 1864 | 2,189 | 1896 | 16,270 |
| 1865 | 2,240 | 1897 | 16,550 |
| 1866 | 2,278 | | |

**Accidents mortels** arrivés pendant l'exercice clos le 30 juin 1897.

| — | Voyageurs tués. | Employés tués. | Autres personnes tuées. | Total des personnes tuées. |
|---|---|---|---|---|
| Tués en tombant de wagons ou de locomotives | 3 | 24 | 12 | 39 |
| Tués en montant sur des trains en mouvement ou en en descendant | 3 | 3 | 13 | 19 |
| Tués en travaillant à former des trains | 0 | 3 | 0 | 3 |
| Tués en se mettant la tête ou les bras hors du châssis | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Tués en attelant des wagons | 0 | 6 | 0 | 6 |
| Tués dans des rencontres ou des déraillements | 1 | 11 | 0 | 12 |
| Tués en se heurtant à des ponts | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Tués en marchant ou se tenant sur la voie | 0 | 12 | 82 | 94 |
| Tués par des explosions | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Tués autrement | 0 | 17 | 23 | 40 |
| Total | 7 | 76 | 130 | 213 |

Voici le résumé des tableaux pour les exercices clos le 30 juin 1896 et le 30 juin 1897 :—

| —— | Etat comparatif. | |
|---|---|---|
| | 30 juin 1896. | 30 juin 1897. |
| Milles de chemin de fer achevés (voie posée).. | 16 387 | 16,687 |
| do voies accessoires | 2,106 | 2,218 |
| do rails de fer, ligne-mère | 250 | 210 |
| do do d'acier do | 16,137 | 16,477 |
| do do do voie double | 537 | 550 |
| Capital payé (y compris les quatre item suivants) | $899,817,900 | $921,858,232 |
| Subventions fédérales et provinciales payées | $157,600,100 | $159,241,584 |
| Avances do do faites | $21,569,149 | $21,569,149 |
| Souscription d'actions (provinciales) | $300,000 | $300,000 |
| Subventions municipales payées | $14,494,757 | $15,610,868 |
| Milles de chemins de fer en fonctionnement | 16,270 | 16,550 |
| Produits bruts | $50,545,569 | $52,353,276 |
| Frais de roulage | $35,042,655 | $35,168,665 |
| Produits nets | $15,502,914 | $17,184,611 |
| Nombre de voyageurs transportés | 14,810,407 | 16,171,338 |
| Tonnes de marchandises transportées | 24,266,825 | 25,300,331 |
| Trains-milles | 44,500,602 | 45,780,851 |
| Voyageurs tués | 11 | 7 |
| Nombre d'élévateurs | 72 | 93 |
| Nombre de passages à niveau gardés (chemins publics) | 166 | 167 |
| do do non gardés do | 11,000 | 11,239 |
| do viaducs en dessus | 413 | 421 |
| do passages à niveau d'autres chemins de fer | 235 | 230 |
| do raccordements avec do | 326 | 327 |
| do do embranchements | 235 | 219 |
| do locomotives possédées | 1,980 | 2,006 |
| do do louées | 64 | 90 |
| do wagons-lits et wagons-salons possédés | 178 | 189 |
| do do do loués | 26 | 37 |
| do voitures de 1re classe possédées | 998 | 1,047 |
| do do louées | 44 | 38 |
| do voitures de 2e classe et d'immigrants possédées | 646 | 684 |
| do do do louées | 2 | 4 |
| do fourgons à bagage, wagons-p. et wag.-messageries possédés | † 625 | 663 |
| do do do do loués | 25 | 11 |
| do wagons à bestiaux et wagons fermés à marchandises possédés | ‡35,302 | ‡34,939 |
| do do do loués | 1,489 | 2,532 |
| do wagons à plate-forme découverte possédés | 15,192 | 15,149 |
| do do loués | 401 | 203 |
| do wagons à houille et wagons basculants possédés | 4,810 | 4,831 |
| do do do loués | 2 | ........... |

‡ Comprenant 33,585 wagons fermés à marchandises, 300 wagons réfrigérants, 942 fourgons de conducteurs et 112 wagons d'outillage.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREBIER,

*Sous-ministre et ingénieur en chef des chemins de fer et canaux.*

A l'honorable A. G. Blair,

Ministre des Chemins de fer et Canaux.

# N° 1.

# CHEMINS DE FER.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL DU CANADA,
BUREAU DU CHEF D'EXPLOITATION,
MONCTON, N.-B., 12 novembre 1897.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant sur le fonctionnement du chemin de fer Intercolonial pour l'exercice clos le 30 juin 1897.

Je joins à ce rapport ceux de l'ingénieur en chef et de l'inspecteur du service mécanique, et les relevés ci-dessous préparés par le comptable et trésorier en chef, savoir :—

N° 1. Compte du capital.
2. Compte du revenu.
3. Frais de traction.
4. Dépenses pour wagons.
5. Entretien de la voie et des travaux d'art.
6. Dépenses pour les gares.
7. Frais généraux.
8. Compte des approvisionnements en général.
9. Bilan général.
10. Etat comparatif des moyennes.

L'embranchement de Dartmouth a été ouvert au trafic le 12 juin 1896, et cette adjonction a porté à 1,145 milles le nombre de milles de chemin de fer exploités pendant l'année.

## COMPTE DU CAPITAL.

Le coût total du chemin de fer avec son matériel, d'après le dernier rapport, était, au 30 juin 1896, de $55,267,044.63.

Les additions de l'année ont été les suivantes :—

| | |
|---|---|
| Agrandissements à Halifax ....................$ | 22,274 97 |
| do à Moncton .................... | 29,877 32 |
| do à Pictou .................... | 5,000 00 |
| do à Sayabec .................... | 796 05 |
| do à Causapscal .................... | 686 92 |
| do à Sainte-Flavie .................... | 1,488 93 |
| do à Lévis .................... | 28 20 |
| Construction primitive .................... | 724 09 |
| Embranchement de Dartmouth .................... | 37,206 44 |
| Embranchement d'Indiantown .................... | 664 80 |
| Matériel roulant .................... | 14,996 04 |
| Terrains et dommages au Cap-Breton et sur le chemin de fer Oxford et New-Glasgow .................... | 7,443 29 |
| Maison du cantonnier à Lakeside .................... | 1,453 34 |
| do do au Sacré-Cœur .................... | 1,500 00 |
| do do à Henderson .................... | 1,479 96 |
| Station et voie d'évitement à No-Man's-Brook .................... | 7 02 |
| Agrandissement du hangar aux marchandises à Truro .................... | 1,095 00 |

| | |
|---|---|
| Améliorations à Sussex, Trenton et Orangedale...... | $ 653 46 |
| do à Petit-Métis........................... | 1,197 82 |
| do au quai à Dalhousie....................... | 3,026 86 |
| Remblai à la gare de la Rivière-du-Loup................ | 1,598 17 |
| Paraneiges aux embranchements d'Oxford et New-Glasgow, Cap-Breton et Saint-Charles............. | 6,006 65 |
| Creuser des puits aux gares.............................. | 499 52 |
| Achat d'un biez à Etchemin.............................. | 1,500 00 |
| Fournir l'eau aux Grand-Narrows ........................ | 25 73 |
| Encoffrement de protection au Cap-Breton ............ | 1,498 28 |
| Viaduc en charpente et remise à charbon à Mulgrave | 58 32 |
| 15 ascenseurs dans le nouvel atelier de construction à Moncton.......................................... | 400 00 |
| Pour une horloge de tour à la gare de Saint-Jean.... | 500 00 |
| Quai de chargement et voie de garage à la gare Saint-François............................................ | 349 76 |
| Prolongement de l'embranchement de la manufacture de coton d'Halifax ...................................... | 1,839 47 |
| Prolongement jusqu'à l'eau profonde à Sydney......... | 5 00 |
| do des voies d'évitement aux stations entre Cacouna et Saint-Valier ........... | 3,604 07 |
| | $149,485 48 |
| Moins au crédit de l'embranchement de Saint-Charles. | 372 96 |
| | $149,112 52 |

Ce qui, au 30 juin 1897, porte le coût total à $55,416,157.15.

*Agrandissement à Halifax.*—Cette dépense a été faite relativement à l'élargissement du quai à charbon et à l'érection d'un entrepôt sur ce quai pour les marchandises des paquebots, aussi pour le déblai de roche et l'achèvement du remplage du mur de soutènement en encoffrement.

*Agrandissement à Moncton.*—Ceci est pour des machines supplémentaires pour les ateliers, et pour le déplacement des hangars à marchandises ainsi que pour le nivellement du parc en vue de l'érection d'une nouvelle gare pour les voyageurs.

*Agrandissement à Pictou.*—Ceci est pour le nouvel aménagement, l'extension et l'amélioration de l'installation pour les marchandises tant locales que d'entier parcours.

*Agrandissement à Sayabec.*—Ceci est pour construire un hangar à marchandises et pour transformer la salle des marchandises en une salle d'attente pour les voyageurs.

*Agrandissement à Causapceal.*—Ceci est pour construire un hangar à marchandises.

*Agrandissement à Sainte-Flavie.*—Ceci est pour construire un hangar à marchandises, faire une salle d'attente pour les dames et une salle à bagage.

*Agrandissement à Lévis.*—Ceci est pour les services de l'ingénieur et de l'estimateur relativement aux terrains à cet endroit.

*Construction primitive.*—Ceci est pour frais judiciaires relativement aux anciennes réclamations pour construction.

*Embranchement de Dartmouth.*—Ceci est pour un hangar à marchandises, une plaque tournante, pour établir une ligne télégraphique le long de l'embranchement, et pour le ballastage.

*Embranchement d'Indiantown.*—Ceci est pour services d'hommes de loi relativement aux réclamations pour construction.

*Matériel roulant.*—Ceci est pour adapter le frein automatique à air comprimé Westinghouse aux wagons à marchandises. Il a été adapté à quatre-vingt-dix-sept wagons fermés et à cent wagons à plate-forme découverte. Le nombre total de wagons à marchandises maintenant pourvus de ce frein est de mille quatre cent dix-huit.

*Améliorations au Petit-Métis.*—Ceci est pour l'achat de terrains, pour frais judiciaires, pour déblai de roche et pour construire un quai couvert.

*Améliorations à Dalhousie.*—Ceci est pour le prolongement du quai à cet endroit.

*Nivellement à la Rivière du-Loup.*—Ceci est pour déblai de roche pour agrandir l'espace pour les voitures à la gare des voyageurs.

*Achat d'un biez à Etchemin.*—Il s'agit d'un aqueduc passant au-dessus du chemin de fer : sa hauteur au-dessus de la voie ferrée n'étant pas suffisante, il a été décidé de l'acheter, ainsi que les droits du propriétaire, et de l'enlever.

*Encoffrement de protection au Cap-Breton.*—Ceci est pour la construction d'un encoffrement additionnel là où la voie ferrée longe la rive, afin de protéger les remblais contre les dommages pouvant être causés par les vagues de la mer.

*Embranchement de Saint-Charles.*—Ce crédit est un montant pour des terrains qui n'ont pu être payés parce que l'on n'a pu trouver tous les héritiers.

COMPTE DU REVENU.

Les produits bruts et les frais d'exploitation pour l'année se comparent ainsi :—

| | |
|---|---|
| Frais d'exploitation | $2,925,968 67 |
| Produits bruts | 2,866,028 02 |
| | $ 59,940 65 |

Comparaison des produits bruts de l'année avec ceux de l'année précédente :—

| | |
|---|---|
| Pour 1895-96 | $2,957,640 10 |
| " 1896-97 | 2,866,028 02 |
| Diminution | $ 91,612 08 |

Les produits du service des voyageurs se composent ainsi :—

| | |
|---|---|
| Pour 1895-96 | $ 979,005 57 |
| " 1896-97 | 971,426 26 |
| Augmentation | $ 7,579 31 |

Les produits du service des marchandises se comparent ainsi :—

| | |
|---|---|
| Pour 1895 96 | $1,788,813 18 |
| " 1896-97 | 1,687,050 42 |
| Diminution | $ 101,762 76 |

Les produits du service des malles et des messageries se comparent ainsi :—

| | |
|---|---|
| Pour 1896-97 | $ 199,972 03 |
| " 1895 96 | 197,400 66 |
| Augmentation | $ 2,571 37 |

Les produits par mille de voie ferrée se comparent ainsi :—

| | |
|---|---|
| Pour 1895-96 | $ 2,589 88 |
| " 1896 97 | 2,503 08 |
| | $ 86 80 |

Les produits par train-mille se comparent ainsi :

| | Cents. |
|---|---|
| Pour 1895-96 | 76·97 |
| " 1896-97 | 76·83 |

La diminution dans les recettes s'est produite entièrement dans le service des marchandise.

Le nombre des voyageurs transportés se comparent ainsi :—

| | |
|---|---|
| Pour 1896-97 | 1,501.690 |
| " 1895-96 | 1,471,866 |
| Diminution | 29,824 |

L'augmentation s'est produite entièrement dans le nombre de voyageurs locaux.

Le poids des marchandises transportées se compare ainsi :—

| | |
|---|---|
| Pour 1895-96 | 1,379,618 |
| " 1896-97 | 1,296,028 |
| Diminution | 83,590 |

Tonnes.

Le mouvement des marchandises d'entier parcours accuse une augmentation de 470 tonnes, et le transport local des marchandises accuse une diminution de 84,060 tonnes.

Le tableau suivant est un état comparatif de quelques-uns des principaux articles de commerce, indiquant la quantité transportée cette année et l'année dernière :—

| Articles. | 1895-96. | 1896-97. | Augmentation. | Diminution. |
|---|---|---|---|---|
| Barils de farine | 822,087 | 847,701 | 25,604 | |
| Boisseaux de grain | 1,064,385 | 1,093,499 | 29,114 | |
| Bois de construction, en pieds de superficie | 226,332,715 | 243,355,725 | 17,023,010 | |
| Têtes de bétail vivant | 64,051 | 72,082 | 8,031 | |
| Houille, tonnes | 432,513 | 383,362 | | 49,151 |
| Produits fabriqués, tonnes | 345,829 | 313,818 | | 32,011 |
| Cordes de bois de chauffage | 12,920 | 14,971 | 2,051 | |
| Tous autres articles, tonnes | 207,368 | 152,791 | | 54,577 |

Il y a eu augmentation dans la quantité des articles suivants transportés, savoir : farine et moulée, grain, pommes de terre, navets et autres racines, œufs, lard, frais et salé, cuir, bois de construction et de chauffage, plâtre, et une diminution dans la quantité des produits suivants : houille, minerai, fer, sable, pierre, briques, chaux, ciment, foin, paille, sucre, tissus et nouveautés, ferronneries et épiceries.

## FRAIS D'EXPLOITATION.

Les frais d'exploitation se comparent ainsi avec ceux de l'année précédente :—

| | |
|---|---|
| En 1895-96 | $3,012,827 62 |
| " 1896-97 | 2,625,968 67 |
| Diminution | $ 86,858 95 |

Les moyennes se comparent ainsi avec celles de l'année dernière :—

| | Centins. |
|---|---|
| Par mille-locomotive— | |
| En 1895-96 | 63·90 |
| " 1896-97 | 62·85 |
| Par mille-train— | |
| En 1895-96 | 78·41 |
| " 1896-97 | 77·42 |
| Par mille de chemin de fer— | |
| En 1895-96 | $ 2,638 20 |
| " 1896-97 | 2,555 43 |

La superstructure, les constructions et tous les travaux d'art du chemin de fer ont reçu les réparations nécessaires et sont en bon état.

Le nombre de traverses renouvelées s'est élevé à 288,949.

La voie a été reballastée sur une distance de cinquante milles.

On a continué à relever les rails pour les remplacer par des rails neufs plus lourds, en acier, et pesant soixante-sept livres par verge.

De nouvelles voies d'évitement ont été posées pour la commodité du trafic.

Les ponts sur toutes les parties de la ligne ont subi les réparations nécessaires, et un pont en acier a été construit près de Sussex pour remplacer un pont en bois ; entre New-Glasgow et Mulgrave, trois ponts en acier ont été construits pour remplacer trois ponts en bois.

Les clôtures ont subi les réparations nécessaires et l'on a fait des clôtures neuves sur une distance de trente-quatre milles et un quart.

Les paraneiges ont été réparés, et dans bien des cas reconstruits.

Les quais aux divers endroits ont subi les réparations nécessaires.

Les bâtiments sur toutes les parties de la ligne ont subi les réparations nécessaires, et une nouvelle remise à marchandises a été construite à la Rivière-du-Loup pour en remplacer une autre plus petite qui a été détruite par un incendie.

Les réparations nécessaires ont été faites aux signaux existants et de nouveaux signaux-sémaphores ont été érigés.

Le matériel roulant a subi les réparations nécessaires et est en bon ordre.

Neuf locomotives ont été reconstruites durant l'année, et quatre-vingt-quatre ont subi des réparations très importantes.

Les travaux d'améliorations nécessités pour tenir les wagons-dortoirs à la hauteur des exigences modernes ont été continués, et la même chose a été faite en ce qui concerne les autres wagons à voyageurs. Deux fourgons à bagage ont été reconstruits à l'atelier du chemin de fer.

Les wagons à marchandises ont subi les réparations nécessaires, et trois cent soixante-treize ont été reconstruits. Sur ce nombre, cent wagons fermés et cent wagons à plate-forme ouverte ont été construits à l'entreprise ; un wagon fermé, neuf wagons réfrigérants, neuf wagons à plate-forme ouverte, seize grands wagons à houille et cent trente-six wagons à bascule ont été construits aux ateliers du chemin de fer.

MATÉRIEL.

| | |
|---|---|
| Valeur du matériel acheté | $ 825,350 79 |
| Valeur du matériel utilisé | 1,164,448 30 |
| Valeur du vieux matériel vendu | 125,564 95 |
| Valeur du matériel en magasin à la fin de l'exercice :— | |
| Matériel ordinaire, y compris le combustible | $ 307,097 44 |
| Rails et attaches de fer et d'acier | 271,305 62 |
| Vieux matériel à vendre | 90,429 83 |
| Total | $ 638,832 89 |

OBSERVATIONS GÉNÉRALNS.

Les 27 et 28 avril 1897, il y a eu une forte inondation le long des rivières Ristigouche et Métapédia ; l'eau et la glace ont causé des dommages considérables au chemin de fer près de la gare de Metapédia et obstrué la circulation des trains. Sur une distance de plus de mille verges les rails et les traverses ont été emportées en dehors de la voie, et le remblai a été miné par l'eau jusqu'à une profondeur de trois pieds à certains endroits. A un endroit situé à quatre milles et demi à l'ouest de la gare de Métapédia l'eau et la glace ont endommagé la voie sur une longueur de deux mille pieds.

L'eau a aussi emporté et détruit la clôture sur une longueur de sept cents perches.

Ces dommages ont été réparés au coût de plusieurs milliers de dollars.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER,

*Chef d'exploitation des chemins de fer de l'Etat.*

M. Collingwood Schreiber,
Sous-ministre et ingénieur en chef des chemins de fer et canaux.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Chemin de fer Intercolonial du Canada,
Bureau de l'ingénieur en chef,
Moncton, N.-B., 9 novembre 1897.

Monsieur,—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport sur le service du génie pour l'exercice clos le 30 juin 1897.

## VOIE.

Dans le cours de l'exercice, sur une distance de 13½ milles, les vieux rails d'acier de 4 pouces et 4½ pouces, pesant 50 livres à la verge, ont été levés et remplacés par des rails neufs de 4½ pouces, du poids de 67 livres à la verge.

## TRAVERSES.

285,961 traverses ordinaires et 83 jeux de traverses d'aiguillage ont été renouvelés dans le cours de l'exercice.

## BALLASTAGE.

Environ 25,000 verges cubes de ballast ont été répandues sur environ 50 milles de voie.

## SÉMAPHORES ET AIGUILLES.

Cinq nouveaux signaux télégraphiques ont été érigés, et les réparations nécessaires ont été faites aux sémaphores, aiguilles et signaux de stations sur toute la ligne.

## VOIES DE GARAGE ET D'ÉVITEMENT.

Durant l'année dernière il a été contruit 1½ mille de nouvelles voies accessoires, dont les trois quarts constituent des prolongements aux voies de garage sur la division de la Rivière-du-Loup et à Pictou. Ces derniers ont été construits à même le compte du capital.

## CLÔTURES.

Dans le cours de l'exercice il a été construit 34¼ milles de clôtures neuves en fil métallique barbelé et en treillis métallique, à la place de vieilles clôtures de perches ou de planches aussi bien qu'à des endroits où il n'avait pas encore été construit de clôtures. De grandes réparations ont aussi été faites aux vieilles clôtures.

## PARANEIGES.

Pendant l'exercice il a été fait 256 perches d'écrans paraneige sur la division centrale et sur la division du nord n° 3. Sur la division du nord, du n° 1 au n° 5, et sur la division de l'ouest, de grandes réparations ont été faites aux abris et clôtures paraneiges

## QUAIS ET ESTACADES EN CHARPENTE.

A Richmond l'abord en pilotis à partir de la rive a été remplacé par un encoffrement en bois construit avec d'anciens pilotis et rempli de pierres.

A la tête de ligne en eau profonde, à Halifax, la fosse à houille établie au sud du quai primitif a été avancée d'environ 50 pieds vers le sud, le long du prolongement, de sorte que le charbon peut maintenant être empilé de chaque côté du quai.

La remise à houille à Richmond a été complètement examinée et partiellement renouvelée en pin résineux, y compris les soles, poteaux, chaperons et liens. L'abord qui avait été partiellement renouvelé en pin résinenx il y a quelques années, a été achevé, de sorte que cette remise est maintenant en excellente condition.

Au débarcadère de Pictou, trois poteaux d'amarrage ont été renouvelés et d'autres réparations nécessaire ont été faites.

A Mulgrave, le viadue en charpente pour le charbon a été allongé de 20 pieds et d'autres améliorations ont été faites pour faciliter la circulation des wagons sur le viaduc.

L'encoffrement en charpente à l'angle nord du quai de Mulgrave a été renouvelé et d'autres réparations nécessaires ont été faites au quai.

Quelques menues réparations ont été faites au quai de la Pointe-Tupper, qui avait été endommagé par le vapeur *Mulgrave.*

Les réparations nécessaires ont été faites aux viaducs en charpente pour la houille à Spring-Hill, à Amherst et au quai de Dorchester, ainsi qu'aux quais de la Pointe-du-Chêne et de Saint-Jean.

A Dalhousie, une partie du plancher du quai a été renouvelée et d'autres réparations nécessaires ont été faites.

Quelques réparations temporaires ont été faites à la grande remise à houille, à niveau élevé, à Saint-Charles.

Des réparations nécessaires ont été faites à la jetée Princess, à Hadlow, et des réparations importantes ont été faites à l'encoffrement en charpente qui supporte la voie entre Lévis et la Pointe-Lévis.

BATIMENTS ET QUAIS DE GARE.

A Halifax, les quais extérieurs de la gare de North-Street ont été examinés et réparés.

A Richmond, la maison du gouvernement, occupée par le contre-maître mécanicien, a été examinée et réparée, et un raccordement a été établi avec l'aqueduc de la ville pour fournir l'eau à cette maison.

Les planchers de la rotonde ont été partiellement renouvelés, une paire de nouvelles portes a été posée et 7 chapeaux de cheminées en fer ont été renouvelés. Les réparations nécessaires ont été faites aux usines des mécaniciens, au hangar à huile et à d'autres petites constructions.

A Bedford, des réparations ont été faites à la toiture, aux portes, fenêtres, etc., de la maison du chef de gare. On a construit une remise à charbon pour la gare.

A Windsor-Junction, le quai de chargement a été renouvelé.

A Rawdon-River, un nouveau quai pour les voyageurs, de 36 pieds de long sur 8 de large, a été construit.

A Elmsdale, le quai de chargement a été examiné et réparé.

A Stewiacke, on a reconstruit le quai des voyageurs sur une longueur de 9 pieds.

A Truro, un plancher en bois franc a été posé dans la salle d'attente générale. La rotonde de la station et autres bâtiments ont subi les réparations nécessaires. Le quai en épinette en avant de l'entrepôt des marchandises a été remplacé par un quai en asphalte au coût d'environ $400.

A Stellarton, de nouvelles poutres et un nouveau plancher en bois franc ont été posés dans la salle d'attente générale. L'un des côtés de la toiture en bardeau de la remise à locomotive de Stellarton a été renouvelé.

A New-Glasgow, au passage à niveau de la rue George, un quai de 80 pieds de long sur 8 de large pour les voyageurs a été construit pour la commodité des employés des moulins de Trenton. On a posé des contre-châssis et un certain nombre de serrures et de ressorts aux portes de la station.

A Merigomish, un nouveau quai, pour voitures, de 100 pieds de long sur 26 pieds de large, a été construit pour l'expédition des grosses pièces de bois de construction.

A Piedmont, les réparations nécessaires ont été faites à la gare et aux autres constructions.

A Avondale, une large salle de 22 pieds sur 20, a été aménagée au-dessus du hangar à marchandises pour l'usage de la famille du chef de gare.

A Antigonish, le quai des voyageurs a été prolongé de 48 pieds et l'ancien quai a été réparé.

A Marshy-Hope, James River, Heatherton, Afton et Bay Field, les réparations nécessaires ont été faites aux gares et aux quais.

A Tracadie, une salle semblable à celle d'Avondale, de 22 x 20 pieds, a été aménagée pour l'usage du chef de gare.

Au Havre au Bouche, la toiture de la station a été réparée, le logement du chef de gare a été nettoyé et tapissé, et des contre-châssis ont été posés aux fenêtres dans les salles de logement.

A Mulgrave. l'extrémité postérieure de la remise aux locomotives, qui avait été endommagée par une locomotive, a été réparée. La toiture et les fenêtres ont aussi été réparées.

A Boisdale, on a aménagé une nouvelle cuisine pour le chef de gare.

A Granton, environ trois milles à l'est de Westville, un nouveau quai de 60 pieds de longueur sur 8 de largeur a été construit pour l'usage des voyageurs.

A Sylvester's, le quai de la gare a été renouvelé.

A Roger's-Siding, un nouveau quai de chargement de 60 pieds de longueur sur 20 de largeur a été construit pour l'expédition du bois scié à la scierie Roger située tout près.

A Oxford, les madriers du quai ont été renouvelés.

A Belmont, la toiture de la gare a été recouverte en bardeaux et un plancher en bois franc a été posé dans le bureau.

A Londonderry, la gare a été complètement examinée et réparée. Les solives ont été renouvelées. Des planchers en bois franc ont été posés dans la salle d'attente et dans la salle des bagages.

A Greenville, la toiture de la gare a été recouverte en bardeaux.

A Oxford-Junction, le quai des voyageurs a été renouvelé et allongé de 80 pieds, d'un côté de la gare, et de 100 pieds de l'autre côté.

A Salt-Springs, une remise à houille a été construite.

A Spring-Hill-Junction, le hangar à huile a été transporté de l'autre côté de la gare, le quai des voyageurs a été allongé de 50 pieds, et le quai des marchandises a été exhaussé de 27 pouces pour la plus grande commodité des voyageurs. L'ancien quai a été réparé.

A Athol, la cuisine a été boisée, et les réparations nécessaires ont été faites à la gare et au quai.

A Amherst, on a construit une guérite pour le gardien au passage à niveau de la rue principale. Des réparations ont été faites au quai du hangar aux marchandises.

A Fort-Lawrence, le quai de chargement a été allongé et élargi de 200 pieds sur 12.

A Aulac, le quai de chargement a été réparé.

A Memramcook, une allonge de 100 x 10 pieds a été faite au quai du débarcadère, et le dessus de l'ancien quai a été renouvelé.

Les réparations nécessaires ont été faites aux quais, au lac Folleigh, Westchester, Sackville, Dorchester, Memramcook et Painsec.

Quatre remises à outils ont été construites pour les cantonniers entre Painsec et Truro. Elles ont été construites avec de vieux trains de wagons fermés qui avaient été jetés aux rebuts.

A la Pointe-du-Chêne, la gare et la hangar aux marchandises ont été complètement examinés et réparés.

A Moncton, la toiture de l'aile ouest de l'atelier des mécaniciens a été recouverte avec du ciment Sparham.

Les madriers de 5½ travées dans l'ancienne rotonde ont été enlevés et remplacés par de l'asphalte de Trinidad. Les madriers des autres travées ont été partiellement renouvelés et réparés. Les réparations nécessaires ont été faites à tous les bâtiments du parc de Moncton.

A Salisbury, le logement du chef de gare a été examiné, réparé et tapissé. Ce logement n'avait pas été occupé depuis quelque temps et avait grand besoin de réparations.

A Sussex, un côté du hangar aux locomotives a été recouvert en bardeaux. La gare et le quai de la gare ont subi les réparations nécessaires.

A Apohaqui, un incendie qui s'est déclaré dans le logement de cette gare a troué la toiture et endommagé le bâtiment. Les réparations nécessaires ont été faites.

A Rothesay, une allonge a été faite au hangar à marchandises pour y mettre le bagage qui obstruait la salle d'attente générale.

A Saint-Jean, l'un des côtés de la toiture de la remise des trains, qui avait d'abord été couvert en ciment de Sparham, a été recouvert en ardoise de Rockland. Les grandes claires-voies ont été examinées et réparées, et un grand nombre des barres de fer galvanisé qui enchâssaient les carreaux ont été remplacées par des barres plus fortes, les anciennes étant trop légères. Les murs extérieurs de la remise des trains ont été examinés et jointoyés et les murs intérieurs ont été nettoyés et blanchis à la chaux. Les toits de l'atelier de construction des wagons et de la forge ont été recouverts en bardeaux. Une allonge a été faite au bureau occupé par les commis préposés aux marchandises, et l'on a aménagé un bureau privé pour le chef de gare. Ceci a nécessité des changements dans les conduits du gaz et des calorifères.

A Berry's-Mills, la toiture de la gare a été recouverte en bardeaux.

A Birch-Ridge, une nouvelle station de signaux et un quai pour les voyageurs ont été construits pour remplacer ceux qui avaient été détruits par les feux de forêts.

A Gallagher's-Ridge, un quai pour les voyageurs a été construit pour la commodité des nouveaux colons des environs.

A Harcourt, on a recouvert en bardeaux une partie de la maison du chef de gare.

A Adamsville et à Kent-Junction, des cuisines ont été aménagées pour les chefs de gare.

A la Rivière-Barnaby, on a construit un nouveau cabinet de toilette.

A Chatham-Junction, on a renouvelé au ciment de Sparham une partie de la toiture de l'entrepôt des marchandises. Les murs intérieurs des salles d'attente ont été boisées en pin, vu qu'il était impossible de tenir le crépi en bon ordre à cause de la gelée qui faisait travailler la maison. D'autres réparations nécessaires ont été faites à la gare et à l'entrepôt des marchandises.

A Newcastle, un plancher neuf en bois franc a été posé dans la salle d'attente des dames ainsi que dans le bureau du chef de gare. Deux nouveaux ventilateurs ont été posés dans la rotonde. Les toitures en Sparham sur la rotonde ici et sur les hangars à marchandises à Millerton et à Indiantown ont subi les réparations nécessaires. On a construit des abris pour les outils des cantonniers sur les sections n$^{os}$ 57, 58, 61, 64 et 68.

Des réparations nécessaires ont été faites à tous les quais de chargement et les quais de voyageurs entre Moncton et Newcastle.

A Bartibogue, on a aménagé le train d'un vieux wagon fermé pour servir de remise aux marchandises, le wagon à voyageurs employé à cette fin étant devenu trop petit. Des abris pour les outils des cantonniers des sections situées au nord et au sud de cette station ont été construits.

A Gloucester-Junction, 18 contre-châssis ont été adaptés à la gare et aux logements, et le quai des voyageurs a été partiellement renouvelé.

A Bathurst, la maçonnerie en brique de la gare a été examinée, réparée et jointoyée. Le quai des voyageurs a été en partie renouvelé, et le reste a été réparé.

A Nigadoo, le train d'un vieux wagon fermé a été aménagé comme hangar de marchandises. Le quai des voyageurs a été renouvelé.

A Petit-Rocher, la gare a été examinée, réparée et peinturée.

A Belledune, la gare a été réparée et peinturée.

A la Rivière-Jacquet, la toiture de la gare a été réparée, le quai a été en partie renouvelé et en partie réparé.

A New-Mills, le bureau du chef de gare a été boisé en pin raboté. La gare a subi les réparations nécessaires, et l'on a creusé un puits pour l'usage de la gare.

A Charlo, l'on a aménagé le train d'un vieux wagon fermé comme hangar à charbon, et l'on en a aménagé un autre comme abri pour les outils des cantonniers. Le bureau du chef de gare a été boisé en pin et 11 contre-châssis ont été adaptés aux logements. La remise à houille a été réparée.

A Flat-Lands, Millstream, Assamétouaghan, Causapscal, et Sayabec, les quais ont été renouvelés.

A Saint-Moïse, la toiture du hangar à marchandises a été recouverte en bardeaux.

A Saint-Octave, la toiture de la cuisine a été recouverte en bardeaux.

A Sainte-Flavie, les réparations nécessaires ont été faites à la remise des locomotives et au quai de la gare.

A Rimouski, une galerie a été construite pour le chef en arrière de la gare. Le quai a été examiné et réparé, et un certain nombre des portes de la gare ont été renouvelées.

Au Bic, le quai de la gare a été allongé et les réparations nécessaires ont été faites à la gare. La maison des cantonniers à la montagne du Bic a été complètement examinée et réparée au coût d'environ $:00.

A Saint-Simon, l'on s'est procuré 6 contre-chassis et les réparations nécessaires ont été faites à la gare et au quai.

A Saint-Eloi, les revêtements en déclin ont été enlevés, les pans de la gare ont été calfatés, avec de l'étoupe, doublés en papier, et le revêtement a été reposé et peinturé. Le quai a été partiellement renouvelé et les réparations nécessaires ont été faites à l'intérieur de la gare.

A Saint-Arsène, le quai a été partiellement renouvelé et les réparations nécessaires ont été faites à la gare.

A Cacouna, la gare a été examinée, réparée, et peinturée.

A la Rivière-du-Loup, un nouveau hangar à marchandises a été construit pour remplacer l'ancien, détruit par un incendie; le nouveau est plus long et plus large que l'ancien. Les réparations nécessaires ont été faites à l'atelier des mécaniciens, à la rotonde et au hangar à l'huile. Une paire de portes d'entrée pour les locomotives a été renouvelée.

A Sainte-Hélène, une allonge a éte faite au hangar aux marchandises pour subvenir à l'augmentation du commerce à cet endroit. Un plancher neuf en bois franc a été posé dans la salle d'attente.

A la Rivière-Ouelle, le quai de la gare a été renouvelé, et les réparations nécessaires ont été faites à la gare.

A Saint-Philippe-de-Néri, le quai de la gare a été renouvelé.

Au Cap-Saint-Ignace, le quai de chargement a été renouvelé.

A la jonction de la Chaudière, un bureau a été aménagé pour le chef de gare. La gare a été examinée, réparée et peinturée.

A Hadlow, des réparations ont été faites à la toiture et aux murs de la rotonde. La remise à charbon a aussi été réparée.

A Lévis, le ponton flottant a été complètement examiné, réparé et peinturé. Une nouvelle entrée a été faite au hangar à marchandises. Une nouvelle rampe et un nouveau quai de chargement ont été construits. Le calorifère de la gare a été en partie renouvelé et le tout a été mis en bon état.

Les constructions suivantes ont été recouvertes de deux couches de peinture, le travail étant fait sous la surveillance du ministère:—

Halifax, clôture sur la rue Water.
Brookfield, gare.
Truro, plaque tournante en fer.
Hopewell, gare.
Merigomish, gare.
Iona, gare.
Jonction de Sydney-Nord, gare.
Sackville, gare.
Sackville, toiture du hangar à marchandises.
Pointe-du-Chêne, logement.
Springhill, toiture de la gare.
Rogersville, gare.

Rivière-Barnabé, gare.
Jonction de Chatham, gare.
Petit-Rocher, hangar à marchandises.
Belledune, gare.

PONTS, PONCEAUX, ETC.

A Halifax, l'épais mur de soutènement le long du chemin Campbell, entre la rue North et le pont de la rue Water, a été réparé et jointoyé avec du ciment de Portland. Au-dessous des voies du parc de la rue North, on a enlevé et reposé quarante pieds de tuyaux en terre cuite.

Un tablier étanche de pin blanc séché au four a été posé sur les traverses du pont de Bedford, au-dessus des culées et des piles, afin d'empêcher l'eau d'avoir accès à la maçonnerie, qui est de très mauvaise qualité et qu'il est impossible de tenir étanche au moyen du ciment.

Un ponceau neuf en cèdre a été creusé à travers la levée à Fairview où le remblai avait été miné par l'eau.

A la Jonction de Windsor, un ponceau fermé a été allongé de 14 pieds. A l'est de la Jonction de Windsor, à environ un mille, on a construit deux nouveau ponceaux à grillage, et un ponceau tubulaire en fer de 24 pouces. Ces ponceaux avaient été nécessités par le fait que la voie était fréquemment minée par l'eau à cet endroit.

Les réparations nécessaires ont été faites aux ponceaux fermés à Shubenacadie, Stewiacke et Truro.

A Pine-Tree, le viaduc en charpente à l'est de New-Glasgow a été redressé aux courbes des deux extrémités. Il faudra renouveler ce viaduc l'année prochaine. Des liens et des étais ont été posés au tablier en bois à Little-Gut.

Un ponceau fermé en cèdre de 4 sur 5 a été mis à la place de la charpente en bois chez Dewar, et un remblai solide a été construit.

Près du poteau militaire 25, un ponceau fermé en cèdre de 3 sur 3 a été mis à la place d'un ponceau en bois de 20 pieds, et un solide remblai a été construit.

Au poteau miliaire 32, les préceintes et les poutres en tôle d'un ponceau ayant dix pieds de tablier ont été renouvelées.

A Chisholm-Brook, une paire de poutres en bois a été remplacée par une paire de poutres en acier roulé, ajustées avec des traverses en pin dur et tablier type avec garde-fou en fer.

A Pomquet, un ancien pont à grillage en bois, système Howe, a été remplacé par un tablier entièrement en acier de 96 pieds, avec des traverses de pin dur et garde-fou type.

A Antigonish, des courbes temporaires ont été placées en dessous du pont de chevalets, système Howe, chez Murphy, le tablier étant de 160 pieds, pour le faire durer encore un an, l'intention étant de le remplacer alors par un tablier en acier.

A Little-River, 8 poteaux de chevalets, système Howe, ont été renouvelés.

A Pirate-Harbour, l'ancien viaduc en charpente a été remplacé par un tablier en acier de 64 pieds et par des culées en maçonnerie de première classe. Ce tablier a été pourvu d'un plancher type et de garde-fous, et le remblai a été fait jusqu'aux culées de chaque côté.

Des réparations temporaires ont été faites au pont du chemin public traversant le cours d'eau sur lequel ce tablier a été jeté.

Près d'Iona, C.-B., un nouveau ponceau a été construit à la place de celui que j'ai mentionné dans mon dernier rapport comme étant en voie de détérioration.

Quatre cent vingt-six traverses sur le viaduc en pilotis, près de Pictou, ont été renouvelées, et d'autres réparations nécessaires ont été faites à ce pont, qui a environ un demi-mille de longueur.

Douze étais de pilotis créosotés, de 74 pieds de longueur, ont été enfoncés dans les piles d'appui du tablier mobile du pont des Grand-Narrows, pour les renforcer.

A Folleigh, la vieille charpente de deux tabliers de 100 pieds a été renouvelée en pin résineux, et pourvue d'un système de contreventement latéral et de garde-fous type.

Sur les sections 26½ et 29, des ponceaux en cèdre ont été construits pour égoutter les propriétés adjacentes au sujet desquelles des réclamations étaient produites pour dommages que l'on alléguait avoir été causés par la construction du chemin de fer.

A Nappan, une travée de cent pieds a été pourvue d'un système d'étayage latéral.

Dix paires de fosses garde-bestiaux entre Truro et Painsec ont été renouvelées, ainsi que les poutres sur neuf ponceaux ouverts.

Les réparations nécessaires ont été faites aux tabliers en bois à Havelock-Hill, Perkins et McKinley, entre Shédiac et Saint-Jean.

L'ancien viaduc en charpente à Musquash, à l'ouest de Sussex, a eté remplacé par un tablier unique en acier de 103 pieds posé sur des culées en pierre de maçonnerie de 1re classe. Ce pont a été pourvu de traverses en pin résineux, de cales et de garde-fous en fer.

On a renouvelé un pont en bois au-dessus de la voie de la fosse à ballast à Boundary-Creek.

Le viaduc en charpente et pilotis près de Coldbrook a été partiellement renouvelé et mis en bon ordre.

Un court pont en bois à Gondola-Point a été renouvelé.

On a construit un ponceau en cèdre près de Saint-Jean pour améliorer le drainage.

Douze ponceaux en pierre ont été examinés et réparés entre Shédiac et Saint-Jean.

Entre Moncton et Newcastle, 7 paires de garde-bestiaux à surface et une fosse garde-bestiaux ont été construites. Un ponceau ouvert en cèdre a été construit sur l'embranchement d'Indiantown, et un ponceau fermé a été construit sous la voie du quai à Newcastle.

Un certain nombre de traverses ont été renouvelées sous les tabliers en fer à Coal-Branch et sous les cales des tabliers de Miramichi.

Le plancher du viaduc à Derby a été réparé.

Sept paires de garde-bestiaux entre Newcastle et Campbellton ont été renouvelées.

Une nouvelle assise de pont a été mise sous l'un des tabliers en fer à Nepisiguit.

Les planchers des viaducs en fer à Tetagauche et à Charlo ont été partiellement renouvelés et réparés.

Une assise de pont en pierre a été mise à la place d'une autre qui était brisée sur la culée méridionale du tablier de Charlo. La culée a été réparée et jointoyée.

Dix ponceaux en pierre entre Newcastle et Campbellton ont subi les réparations nécessaires.

Au nord de Métapédia, une paire de poutres en bois a été remplacée par des liens en fer de 10 pieds de tablier, recouverts de traverses en pin résineux et de garde fous type.

Au pont de Millstream, une partie des traverses en pin ordinaire a été renouvelée par des traverses en pin résineux convenablement calée et pourvue d'un garde-fou type.

Les piles du pont de Rimouski ont été examinés, réparés et jointoyés avec du ciment de Portland.

Les madriers du plancher du pont de Trois-Rivières ont été renouvelés.

Un ponceau fermé en cèdre a été construit à l'extrémité occidentale du terrain de la gare de Trois-Pistoles.

Trois nouveaux brise-glace (caissons en bois remplis de pierre), ont été construits à Montmagny, à la place de ceux qui ont été détruits par l'inondation de l'année dernière.

Des réparations considérables ont été faites aux brise-lames des ponts de Saint-Pascal, Montmagny, Saint-Henri et Etchemin, endommagés par la même inondation.

Six ponceaux en pierre sur la division entre la Rivière-du-Loup et Lévis ont été reconstruits et d'importantes réparations ont été faites à un grand nombre d'autres.

Deux équipes de riveurs ont été employées durant la saison des travaux à resserrer les rivets, à poser des étais latéraux et à faire les autres réparations nécessaires aux ponts en fer.

Les ponts suivants ont été râclés et peinturés de deux couches sous la surveillance du ministère :—

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Bedford | Pont | 5 | travées, | 49 | pieds chaque. |
| Ellis | do | 1 | do | 21 | do |
| Stewiacke | do | 2 | do | 100 | do |
| New-Glasgow | do | 4 | do | 80 | do |
| Antigonish | do | 1 | do | 120 | do |
| Rivière du Sud | do | 1 | do | 45 | do |
| Monastère | do | 1 | do | 40 | do |
| Rivière du Sud | do | 1 | do | 160 | do |
| Rivière du Nord | do | 2 | do | 100 | do |
| Rivière Ingonish | do | 2 | do | 100 | do |
| Belmont | do | 1 | do | 40 | do |
| Rivière Philippe | do | 3 | do | 100 | do |
| Sackville | do | 3 | do | 160 | do |
| Dorchester | do | 1 | do | 15 | do |
| Red-Pine | do | 2 | do | 44 | do |
| Rivière Jacquet | do | 3 | do | 100 | do |
| Shaw | do | 1 | do | 18 | do |

DIVERS.

Une équipe nombreuse a été occupée durant environ six semaines à enlever des pierres détachées à la tranchée de la montagne du Bic. Grâce à l'abondance des pluies on a éprouvé beaucoup plus de difficultés à cette tranchée le printemps dernier que depuis un grand nombre d'années.

A la Rivière-du-Loup un drain a été construit à partir de la remise aux locomotives jusqu'à la rivière, l'ancien drain ayant été obstrué par les cendres du cendrier des locomotives.

Un encoffrement en cèdre d'environ 200 pieds de long sur 9 de hauteur et 10 de largeur a été construit à la limite du chemin de fer au parc de la Rivière-du-Loup, l'espace en arrière étant rempli de cendre, et l'étendue du parc a été augmentée d'autant.

Une grande quantité de traverses, traverses d'aiguillage, poteaux de cèdre et diverses pièces de bois livrées à l'entreprise sur les divisions du nord n$^{os}$ 1, 2 et 3 a été chargée et expédiée aux diverses divisions où elles étaient requises pour les réparations et les renouvellements. Deux trains de travail et une équipe d'environ 35 hommes sur chacun ont été employés environ six semaines à ce travail. Sur une distance de deux milles et demi, on a enlevé les rails de 4 pouces, qui étaient très usés, et on les a remplacés par des rails de 4½ pouces, d'une qualité de beaucoup supérieure, que l'on avait enlevés sur d'autres divisions de la ligne.

Sur une distance d'environ 20 milles, la vieille clôture de fil de fer barbelé, là où les poteaux avaient d'abord été posés à une perche de distance les uns des autres, a été complètement examinée et réparée, et environ quatre étais verticaux ont été posés dans chaque espace entre les poteaux et assujettis aux fils horizontaux avec des crampons en acier, de sorte que cette clôture peut maintenant retenir les animaux, ce qu'elle n'aurait pu faire auparavant.

Le cure-mole à vapeur a été à l'œuvre jusqu'en décembre 1896 pour approfondir les docks à la tête de ligne à eau profonde, à Halifax, et depuis avril jusqu'à la fin de l'exercice financier, il a été employé à approfondir les docks aux quais du chemin de fer de Pictou et à Pictou-Landing.

A Londonderry, on a posé un conduit de 470 pieds depuis le réservoir jusqu'à la gare, et l'on a fait tout le plombage nécessaire pour fournir l'eau à la salle d'attente et aux logements.

Une équipe d'hommes et un train de travail ont été employés à nettoyer les tranchées entre Truro et Amherst.

INONDATION À MÉTAPÉDIA.

Les dommages causés à la voie et au remblai par l'eau et la glace près de la gare de Métapédia, les 27 et 28 avril dernier, ont été très considérables. Environ 500 pieds de l'encoffrement en cèdre de la rive près du pont ont été endommagés, mais pas très sérieusement. A partir de l'extrémité occidentale du paraneige près de la gare de Métapédia, en allant vers l'ouest, sur une distance de 3,300 pieds, la majeure partie des rails et des traverses a été transportée hors de la voie et couverte de glace du côté de la terre ferme.

Le ballast et une partie du remblai, sur une profondeur de un à trois pieds, ont été minés. A quatre milles et demi à l'ouest de Métapédia, le ballast a été enlevé sur une longueur de 2,000 pieds. La clôture, sur une longueur d'environ 700 perches, a été également détruite. Les dommages à la voie, au remblai, aux clôtures, etc., ont été estimés à $2,911.70.

CHEMIN DE FER DE LA BAIE-DES-CHALEURS.

Le chemin de fer Intercolonial a commencé l'exploitation de ce chemin le 31 décembre 1896, et a continué à l'exploiter jusqu'au 31 mai 1897.

Durant cette période, les dépenses suivantes ont été faites :—

| | |
|---|---|
| Main-d'œuvre sur la voie | $4,211 86 |
| Réparations des ponts et ponceaux | 97 15 |
| Réparations des bâtiments | 20 46 |
| Clôtures | 7 50 |
| Enlèvement de la neige et de la glace | 4,812 24 |
| Total | $9,149 21 |

Environ $1,000 de ce montant ont été dépensés pour réparer les dommages faits au remblai par l'accumulation des glaces et l'inondation des rivières Ristigouche et Métapédia qui se sont produites le 28 avril 1897.

COMPTE DU CAPITAL.

*Agrandissement à Halifax.*

Le quai au charbon a été élargi d'environ 50 pieds du côté sud et l'on y a érigé un entrepôt de 431 pieds sur 34. L'encoffrement en charpente dont il est question dans mon rapport de l'année dernière a été enroché jusqu'à la surface. Environ 10,000 verges cubes de matériaux ont été déposées en arrière, ce qui a augmenté de beaucoup l'étendue disponible pour les voies.

*Prolongement de la voie de garage de la fabrique de coton d'Halifax.*

Ceci est pour voie additionnelle de garage et pour un nouvel arrangement de l'ancienne voie de garage afin de subvenir à l'augmentation des affaires dans ce quartier.

*Embranchement de Darmouth.*

Le terrassement, le ballastage, les clôtures, les signaux, etc., ont été achevés dès que les fonds ont été disponibles pour cet objet.

*Agrandissement de l'entrepôt des marchandises à Truro.*

Ceci est pour une allonge de 80 pieds à la remise actuelle. L'ouvrage a été fait à l'entreprise et a coûté $1,095.

*Agrandissement à Pictou.*

La remise aux marchandises sur le quai Saint-Olaf et la remise aux marchandises locales ont été transportées et alignées, près de la face du quai connu sous le nom de quai public formant une remise continue de 140 pieds de longueur. On a construit pour l'une de ces remises une fondation de palplanches de 100 pieds sur 20. Un nouveau hangar à charbon a été érigé. Une nouvelle voie de garage de 885 pieds de longueur a été posée jusqu'au nouvel emplacement des remises à marchandises. L'encoffrement à l'extrémité orientale du parc a été rendu utilisable pour le trafic des goélettes, grâce à la construction d'un revêtement en pilotis d'environ 410 pieds de longueur sur 12 pieds de largeur.

*Améliorations à Sussex, Trenton et Orangedale.*

On a aménagé des cabinets de toilette modernes pour la salle d'attente générale à Sussex. A Trenton, on a allongé le quai des voyageurs et construit un petit perron de chargement.

A Orangedale, l'ancienne remise à marchandises a été convertie en une salle d'attente pour les dames, et le bureau du chef de gare a été agrandi.

*Encoffrement au Cap-Breton.*

Ceci est pour l'érection d'un encoffrement additionnel au pied des remblais le long des rives du lac Bras-d'Or, ceux-ci ayant été affreusement ravinés par les hautes marées du lac.

*Puits aux stations.*

Ceci était pour les stations où il n'existait aucune espèce d'approvisionnement d'eau, et cette dépense a été nécessaire pour la protection des stations contre l'incendie et pour les besoins domestiques du chef de gare.

*Remise et pont de chevalets pour charbon, à Mulgrave.*

Ceci est pour l'extension du viaduc en charpente pour le charbon. La majeure partie du travail a été faite à même le crédit pour l'entretien avant que le crédit spécial fut disponible.

*Ecrans-paraneiges—Divisions O. et N. G. et C. B., et embranchement de Saint-Charles.*

Ceci est pour la construction de paraneiges additionnels aux endroits où le manque de protection de cette nature avait causé des dommages sérieux au trafic.

*Gare à Henderson's-Siding.*

Ceci est pour une gare et maison de cantonniers combinées. La construction a été adjugée à l'American Furniture Company d'Oxford, N.-E.

*Agrandissement à Moncton.*

L'ancien entrepôt de marchandises, de 300 sur 30, a été transporté de l'autre côté de la voie, sur un nouvel emplacement du côté sud du parc, afin de faire place à la nouvelle gare en brique, donnée à l'entreprise à MM. Rhodes, Curry et Cie.

Environ 20,000 verges de remplage ont été déposées au côté sud des voies afin de faire un nouveau parc à marchandises et un emplacement pour la remise, un entrepôt des marchandises non réclamées et un perron de chargement.

Quatre acres de terres ont été achetées à environ un demi-mille à l'ouest de la station; on est actuellement occupé à déblayer ce terrain au moyen d'une pelle à vapeur et le déblai est utilisé pour niveler le parc. Lorsque les quatre acres auront été nivelées, on pourra y poser des voies additionnelles. Environ 2½ milles de voies de garage supplémentaires ont été posés dans le nouveau parc à marchandises du côté sud. On a aussi posé des voies de garage supplémentaires sur l'Y au côté nord de la voie. Un quai couvert de transbordement, de 280 pieds de longueur et de 14 pieds de largeur a été érigé sur l'Y pour faciliter le maniement des marchandises en transit, et éviter ainsi le garage à l'entrepôt. Une nouvelle entrée a été faite à la remise aux locomotives de l'ouest. Le bureau de pointage qui se trouvait sur l'emplacement du nouveau parc à marchandises a été transporté sur un nouvel emplacement plus au nord.

Une grue d'ascension de 10 tonnes a été érigée à l'extrémité est du perron de chargement.

*Quinze nouveaux ascenseurs dans l'atelier de construction, à Moncton.*

On s'est procuré ces engins afin de permettre à la division de la mécanique de manier plus facilement les lourds matériaux requis pour la construction des locomotives. Ils sont suspendus aux fermes en fer du toit au-dessus des fosses des locomotives.

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

*Gare à Lakeside.*

Ceci est pour une gare devant en même temps servir de logement au cantonnier qui agit comme chef de gare. L'entreprise de la construction a été adjugée à A. S. Wetmore et les travaux sont achevés.

*Améliorations au quai à Dalhousie.*

Ceci est pour une allonge au quai actuel afin de subvenir à la forte augmentation qui s'est produite dans l'expédition des madriers d'Amqui et de Cedar-Hall, lesquels envois avaient lieu autrefois par les ports du Saint-Laurent.

*Agrandissement à Causapscal.*

Ceci est pour une nouvelle remise à marchandises, l'ancienne étant devenue trop petite pour les besoins du commerce.

*Agrandissement à Sayabec.*

On a construit ici une nouvelle remise à marchandises, et l'ancienne a été convertie en une salle d'attente générale.

*Améliorations au Petit-Métis.*

On a fait ici 1,500 verges de terrassement afin d'améliorer les abords de la gare et de la remise aux marchandises. L'aménagement intérieur de la gare a été amélioré, et l'on a fait un cabinet de toilette moderne pour la salle d'attente des hommes. Une partie du quai extérieur a été couverte afin de mieux protéger le bagage, qui vient ici en quantité très considérable avec les voyageurs durant l'été.

*Agrandissement à Sainte-Flavie.*

Une nouvelle remise à marchandises a été construite et l'intérieur de l'étage inférieur de la gare a été aménagé de nouveau. Le plancher de la salle affectée aux marchandises a été abaissé de deux pieds, et cette salle a été convertie en salle d'attente et salle des bagages. Des planchers en bois franc ont été posés dans les salles d'attente. Les murs des salles d'attente et du bureau ont été boisés et des cabinets de toilette modernes ont été aménagés pour la salle d'attente des dames et le logement du chef de gare.

*Maison de cantonnier, Sacré-Cœur.*

Ceci est pour une gare et une maison de cantonnier combinées ; le cantonnier en prend soin, la chauffe en hiver et s'occupe des marchandises et des voyageurs. La construction en a été donnée à l'entreprise à Alfred Samson, de Lévis, pour $1,500.

*Nivellement de la cour de la gare de la Rivière-du-Loup.*

Ceci est pour déblai de 2,000 verges cubes de roche pour améliorer les abords de la gare et de la remise à marchandises. L'ancien abord était très souvent encomen été.

*Prolongement des voies de garage, etc.*

Les prolongements sont comme suit:—

Cacouna, 300 pieds; Sainte-Hélène, 325 pieds; Sainte-Louise, 275 pieds; Cap Saint-Ignace, 550 pieds; Saint-Pierre, 550 pieds; Saint-François, 325 pieds; Saint-Valier, 369 pieds.

Ces voies de garage additionnelles faciliteront de beaucoup le mouvement du trafic sur cette division.

*Quai de chargement et voie de garage, Saint-François.*

Jusqu'à prrésent le chargement se faisait sur la voie d'évitement et cela occasionnait des retards au trafic, ainsi qu'au commerce local.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

WM. B. MACKENZIE, *ingénieur en chef.*

D. POTTINGER,

Chef d'exploitation des chemins de fer de l'Etat, Moncton.

## N° 1.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

**Compte dû capital, exercice clos le 30 juin 1897.**

| Dt. | | $ c. | $ c. | Av. | | $ c. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1896. | | | | 1896. | | |
| 30 juin.... | Coût du chemin de fer Intercolonial, à jour | 48,011,783 94 | | 30 juin .. | Par le gouvernement fédéral | 55,267,044 63 |
| | do de Prolongement-Est, à jour | 1,324,042 80 | | | | |
| | do Oxford et New-Glasgow, à jour | 1,950,820 60 | | | | |
| | do du Cap-Breton, à jour | 3,864,010 94 | | | | |
| | do du Cap-Breton et Oxford et New-Glas- do gow, à jour | 53,241 50 | | | | |
| | Coût du service de passage des convois au détroit de Canso | 63,463 03 | | | | |
| | | 55,267,362 82 | | | | |
| | A déduire, dépense de l'année précédente | 318 19 | | | | |
| | | | 55,267,044 63 | | | |
| 1897. | Dépense de l'année courante :— | | | | | |
| 30 juin.... | Chemin de fer Intercolonial :— | | | | | |
| | Agrandissements, Halifax | 22,274 97 | | | | |
| | do Moncton | 29,877 32 | | | | |
| | do Sayabec | 796 05 | | | | |
| | do Lévis | 28 20 | | | | |
| | do Sainte-Flavie | 1,488 93 | | | | |
| | do Causapscal | 686 92 | | | | |
| | do Pictou | 5,000 00 | | | | |
| | Embranchement de Dartmouth | 37,206 44 | | | | |
| | Construction primitive | 724 09 | | | | |
| | Terrains et dommages, chemins de fer Oxford et New-Glasgow et Cap-Breton | 3,472 77 | | | | |
| | Gare, Lakeside | 1,453 34 | | | | |
| | Allonge à la remise aux marchandises, Truro | 1,095 00 | | | | |
| | Matériel roulant | 14,996 04 | | | | |
| | Achat d'un bief à Etchemin | 1,500 00 | | | | |
| | Paraneiges, Oxford et N.-Glasgow et embr. de St-Charles | 6,006 65 | | | | |
| | Améliorations aux quais, Dalhousie | 3,026 86 | | | | |
| | Puits creusés à toutes les stations | 499 52 | | | | |
| | Encoffrement de protection, Cap-Breton | 1,498 28 | | | | |
| | Gare et voie de garage, McMan's Brook | 7 02 | | | | |
| | Maison de cantonnier, Sacré-Cœur | 1,500 00 | | | | |
| | Embranchement d'Indiantown | 664 80 | | | | |
| | Nouveaux ascenseurs aux ateliers de construction, Moncton | 400 00 | | | | |
| | Améliorations, Sussex, Trenton et Orangedale | 653 46 | | | | |
| | Nivellement près de la gare, Rivière-du-Loup | 1,598 17 | | | | |
| | Prolongem., voie de garage de la fabr. de coton de Halifax | 1,839 47 | | | | |
| | do des voies de garage, St-Valier, St-Pierre, etc. | 3,604 07 | | | | |
| | Améliorations, Petit-Métis | 1,197 82 | | | | |
| | Fournir l'eau, Grand-Narrows | 25 73 | | | | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Prolongement à l'eau profonde, Sydney-Nord............ | 5 00 | | | | |
| Gare, Henderson, N.-E....... .................. ..... | 1,479 96 | | | | |
| Remise à houille et viaduc, Mulgrave .. ...... .......... | 58 32 | | | | |
| Perron de chargement et voie de garage, Saint-François... | 349 76 | | | | |
| Horloge pour gare de Saint-Jean......................... | 500 00 | | | | |
| Embranchement de Saint-Charles (Av.)..................... | 372 96 | | | | |
| | 145,142 00 | | 1897. | | |
| Chemin de fer Oxford et New-Glasgow et Cap-Breton . . .. | 3,970 52 | 149,112 52 | 30 juin.... | Par le gouvernement fédéral .... | 149,112 52 |
| | | 55,416,157 15 | | | 55,416,157 15 |

E. et O. E.

T. WILLIAMS,
*Comptable en chef et trésorier.*

MONCTON, N.-B , 30 juin 1897.

## N° 2.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dt. COMPTE DU REVENU, exercice finissant le 30 juin 1897 Av.

| Exercice précédent. | Dépenses. | Exercice finissant le 30 juin 1897. | Exercice précédent. | Recettes. | Exercice finissant le 30 juin 1897. |
|---|---|---|---|---|---|
| $ c. | | $ c. | $ c. | | $ c. |
| 993,801 39 | Traction, relevé n° 1 | 995,247 29 | 971,426 26 | Voyageurs | 979,005 57 |
| 659,525 46 | Voitures " 2 | 708,513 01 | 1,788,813 18 | Marchandises | 1,687,050 42 |
| 774,556 25 | Entret. de la voie et t. d'art, rel. n° 3 | 624,454 43 | 197,400 66 | Malles et divers | 199,972 03 |
| 383,895 37 | Gares, relevé n° 4 | 384,982 77 | | | |
| 199,985 80 | Frais généraux, relevé n° 5 | 207,107 39 | | | |
| 1,063 35 | Circulation, en milles | 5,663 78 | | | |
| 3,012,827 62 | ....Total des frais d'exploitation | 2,925,968 67 | 2,957,640 10 | | 2,866,028 02 |
| ........... | ....Balance | ........... | 55,187 52 | ....Balance | 59,940 65 |
| 3,012,827 62 | | 2,925,968 67 | 3,012,827 62 | | 2,925,968 67 |

E. et O. E.
MONCTON, N.-B., 30 juin 1897.

T. WILLIAMS,
*Comptable en chef et trésorier.*

## N° 3.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

TRACTION (Relevé n° 1).

| Exercice précédent. | ——— | Exercice finissant le 30 juin 1897. |
|---|---|---|
| $ c. | | $ c. |
| 11,573 95 | Appointem. de l'ingén. mécanic. en chef et des commis, frais de bureau et de voyage | 12,160 85 |
| 264,604 16 | Gages des conducteurs de locomotives, chauffeurs et nettoyeurs | 267,291 80 |
| 408,861 78 | Combustible | 375,635 35 |
| 28,224 41 | Huile, suif, chiffons et menus articles | 30,848 49 |
| 230,257 00 | Réparations aux locomotives, aux tenders et à l'outillage | 261,880 32 |
| 31,694 62 | Eau, y compris les réparations aux pompes et aux réservoirs | 30,498 81 |
| 18,585 47 | Divers | 16,931 67 |
| 993,801 39 | | 995,247 29 |

E. et O. E.
MONCTON, N.-B., 30 juin 1897.

T. WILLIAMS,
*Comptable en chef et trésorier.*

## N° 4.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DÉPENSES POUR WAGONS—(Relevé n° 2).

| Exercice précédent. | ——— | Exercice finissant le 30 juin 1897. |
|---|---|---|
| $ c. | | $ c. |
| 65,534 61 | Réparations aux voitures à voyageurs | 84,793 82 |
| 19,133 07 | do wagons-poste, à messageries et à bagage | 20,976 44 |
| 205,191 64 | do wagons à marchandises et aux fourgons de conducteurs | 231,203 22 |
| 6,176 41 | do chasse-neige et flangers | 3,771 23 |
| 255,412 68 | Salaires des conducteurs, des préposés au bagage et des serre-freins | 255,465 63 |
| 15,098 59 | Huile et chiffons pour garniture | 22,954 90 |
| 62,477 04 | Menus approvisionnements et combustible | 66,664 51 |
| 30,501 42 | Divers | 28,683 26 |
| 659,525 46 | | 708,513 01 |

E. et O. E.
MONCTON, N.-B., 30 juin 1897.

T. WILLIAMS,
*Comptable en chef et trésorier.*

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

## N° 5.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES TRAVAUX D'ART—(Relevé n° 3).

| Exercice précédent. | —— | Exercice finissant le 30 juin 1897. |
|---|---|---|
| $ c. | | $ c. |
| 5,858 79 | Ingénieur en chef et ingénieurs, commis et frais de bureau et de voyage... | 6,947 14 |
| 353,687 70 | Gages, réparations à la voie, aux clôtures et aux sémaphores, y compris les nouvelles voies d'évitement construites.............. | 340,869 04 |
| 54,041 94 | Rails et attaches, y compris les nouvelles voies de garage construites........ | 29,165 13 |
| 87,920 23 | Traverses ............ | 60,890 15 |
| 82,451 79 | Bois de charpente, de construction, etc., pour réparer les ponts, les fosses-bestiaux, les paraneiges, les clôtures, etc ........ | 71,160 86 |
| 72,080 28 | Réparations aux quais.............. | 18,855 11 |
| 62,272 71 | Réparat. aux bâtiments et quais de garage, annexes et prolongem. compris... | 50,279 25 |
| 8,245 32 | Réparations à l'outillage .............. | 10,705 50 |
| 42,454 17 | Pour enlever la glace et la neige............ | 33,570 36 |
| 5,543 32 | Divers ............ | 2,011 89 |
| 774,556 25 | | 624,454 43 |

E. ET O. E.
MONCTON, N.-B., 30 juin 1897.

T. WILLIAMS,
*Comptable en chef et trésorier.*

## Nº 6.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DÉPENSES DES GARES—(Relevé n° 4).

| Exercice précédent. | —— | Exercice finissant le 30 juin 1897. |
|---|---|---|
| $ c. | | $ c. |
| 303,796 20 | Salaires et gages des chefs de gares, agents, commis, télégraphistes, préposés au bagage, directeurs du garage, aiguilleurs et journaliers............ | 305,419 59 |
| 80,099 17 | Combustible, huile, éclairage, papeterie, billets, et autres faux frais........ | 79,563 18 |
| 383,895 37 | | 384,982 77 |

E. ET O. E.
MONCTON, N.-B., 30 juin 1897.

T. WILLIAMS,
*Comptable en chef et trésorier.*

## N° 7.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DÉPENSES GÉNÉRALES—(Relevé nº 5).

| Exercice précédent. | —— | Exercice finissant le 30 juin 1897. |
|---|---|---|
| $ c. | | $ c. |
| 82,844 16 | Gérant général et inspecteurs de district, directeurs de la circulation, agent général du transport des marchandises, agent général des voyageurs, commis, frais de bureau et dépenses de voyage .............. | 87,893 21 |
| 27,932 94 | Comptable en chef et trésorier, auditeur du service, payeur, caissier, commis, frais de bureau et dépenses de voyage .............. | 30,442 98 |
| 12,386 72 | Dommages-intérêts—personnes, animaux et marchandises.................. | 12,048 00 |
| 25,959 04 | Passage d'eau.............. | 27,073 20 |
| 2,732 10 | Dépenses pour lignes télégraphiq. (non compris le salaire des télégraphistes).. | 2,415 44 |
| 30,438 81 | Divers—Impressions, publicité, etc.............. | 28,780 85 |
| 17,692 03 | Frais d'agences.............. | 15,453 82 |
| ............ | Commissaires-enquêteurs (crédit, $2,500.00).. .............. | 2,999 89 |
| 199,985 80 | | 207,107 39 |

E. ET O. E.
MONCTON, N.-B., 30 juin 1897.

T. WILLIAMS,
*Comptable en chef et trésorier.*

## N° 8.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dt. COMPTE DU MATÉRIEL EN GÉNÉRAL, exercice finissant le 30 juin 1897.

| 1896 | | $ c. | $ c. | 1897 | | $ c. | $ c. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 30 juin.... | Solde.... | | 765,848 89 | 30 juin.... | Distribution pendant l'année | 1,164,448 30 | |
| | Achats pendant l'année | 825,350 78 | | | Vente de matériel, combustible, etc., à d'autres chemins de fer, etc. | 20,719 18 | |
| | Dépenses d'autres divisions | 298,223 37 | | | Vente de vieux matériel | 125,564 95 | |
| | Main-d'œuvre, etc | 44,253 14 | | | | | 1,310,732 43 |
| | Bordereaux de paye des employés | 15,889 14 | | | Solde— | | |
| | | | 1,183,716 43 | | Matériel ordinaire, y compris le combustible | 307,097 44 | |
| | | | | | Rails et attaches en fer et en acier | 271,305 62 | |
| | | | | | Vieux matériel à vendre | 60,429 83 | |
| | | | | | | | 638,832 89 |
| | | | 1,949,565 32 | | | | 1,949,565 32 |

E. et O. E.

T. WILLIAMS,
*Comptable en chef et trésorier.*

MONCTON, N.-B., 0 juin 1897.

## N° 9.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

**Dt.** — Bilan général, exercice clos le 30 juin 1897. — **Av.**

**Dt.**

| | | $ c. |
|---|---|---|
| Caisse | | 1,253 23 |
| Gare | | 48,874 10 |
| Matériel en général— | | |
| Matériel ordinaire, y compris combustible | $307,097 44 | |
| Rails et attaches de fer et d'acier | 271,305 62 | |
| Vieux matériel à vendre | 60,429 83 | |
| | | 638,832 89 |
| Comptes des ministères— | | |
| Agriculture | $ 484 25 | |
| Postes | 21,092 50 | |
| Travaux publics | 147 88 | |
| Marine et pêcheries | 6 76 | |
| Milice et défense | 4,132 18 | |
| | | 25,863 57 |
| Chemin de fer Canadien du Pacifique, matériel roulant | | 22,446 90 |
| do Dominion-Atlantic—compte général | $ 1,304 33 | |
| do do compte du trafic | 838 52 | |
| | | 2,142 85 |
| do Canada-Eastern—compte du trafic | $ 4,955 54 | |
| do do —compte général | 5,891 09 | |
| | | 10,846 63 |
| do du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard | | 7 45 |
| do de Caraquette | | 521 12 |
| do Kent-Northern | | 3 66 |
| do de l'Ile du Prince-Edouard | | 0 55 |
| do Canadien du Pacifique—compte général | $ 7,292 55 | |
| do Can. du Pac., div. du N.-B.—c. général | 4,015 43 | |
| | | 11,307 98 |
| do Bouctouche et Moncton | | 7 00 |
| do de la Baie-des-Chaleurs | | 165 91 |
| do Elgin et Havelock | | 5 95 |
| Cie des wagons-palais Pullman | | 930 49 |
| Chemin de fer Boston et Maine | | 13 57 |
| do Grand-Tronc—compte général | | 3,926 37 |
| do Salisbury et Harvey | | 12 63 |
| do New-York, New-Haven et Hartford | | 2 44 |
| do Vermont-Central | | 51 99 |
| do de la Vallée de Tobique | | 2,341 50 |
| do Canada-Atlantique | | 14 00 |
| do urbain de Saint-Jean | | 31 00 |
| do des Comtés de l'Ouest—compte général | $ 15,893 35 | |
| do do —compte du trafic | 64 57 | |
| | | 15,957 92 |
| do Springhill et Parrsborough | | 3,161 99 |

**Av.**

| | | $ c. |
|---|---|---|
| Par le gouvernement | | 839,793 11 |
| Compte indéterminé | | 3,513 50 |
| Chemin de fer Grand-Tronc—compte du trafic | | 8,273 43 |
| do Canadien du Pac.—compte du trafic | $ 10,284 90 | |
| do do division du N.-B. | 2 20 | |
| | | 10,287 10 |
| do de Chatham | | 0 07 |
| do de la Rive du Golfe | | 29 50 |
| do Témiscouata | | 58 67 |
| Marchandises non réclamées | | 46 12 |
| Compagnie de Navigation à vapeur de l'Ile du Prince-Edouard | | 3 66 |
| Ligne d'outillage du Canada-Atlantique | | 479 55 |

## N°9.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Suite.*

DT. BILAN GÉNÉRAL, exercice clos le 30 juin 1897. AV.

| | $ cts. | | $ cts. |
|---|---|---|---|
| Chemin de fer Halifax et Cap-Breton | 1,151 42 | | |
| do Embranchement d'Elgin | 726 10 | | |
| do Michigan-Central | 0 40 | | |
| Cie de chemin de fer Great-Northern | 535 26 | | |
| Chemin de fer Chicago, Burlington et Quincy | 29 91 | | |
| do Minneapolis, Saint-Paul et Saut-Sainte-Marie | 0 58 | | |
| do du littoral de la Nouvelle-Ecosse | 0 91 | | |
| do Central du Nouveau-Brunswick | 32 40 | | |
| do Fitchburg | 9 55 | | |
| do Rutland | 0 40 | | |
| do Portland et Rumford-Falls | 3 00 | | |
| do Québec-Central | 2,775 34 | | |
| Lignes de wagons Armour | 1 11 | | |
| Ligne des marchandises Great-Eastern | 0 43 | | |
| Ligne Impériale de Réservoirs | 0 95 | | |
| Cie des réservoirs à huile Germania | 0 45 | | |
| Ligne des réfrigérants Morris | 1 00 | | |
| Ligne d'expédition National | 0 64 | | |
| Loyers | 2,957 16 | | |
| Cie de messageries Canadienne | 4,531 99 | | |
| Cie de houille et de chemin de fer Canada | 11 84 | | |
| do do Acadia | 2,103 35 | | |
| do do Intercolonial | 13 00 | | |
| do do Cumberland | 627 72 | | |
| do do Dominion | 122 17 | | |
| Association d'assurance des employés du chemin de fer Intercolonial | 39 61 | | |
| Garage de la cie de coton d'Halifax | 5,801 97 | | |
| Cie de télégraphe Western-Union | 5 27 | | |
| Vapeur *Admiral* | 1,704 34 | | |
| Wagon "Victoria" | 1,142 42 | | |
| Wagon "Ottawa" | 14 03 | | |
| Cie d'acier de la Nouvelle-Ecosse (limitée) | 465 26 | | |
| Cie des locomotives et engins du Canada | 320 00 | | |
| Union Bearing Company | 928 18 | | |
| Usines Poulson | 273 25 | | |
| Cie de wagons et de fonderie d'Ontario | 1,276 00 | | |
| Laminoirs de Coldbrook | 1,967 41 | | |
| Ville de Darthmouth | 32,000 00 | | |
| Remises détruites | 788 81 | | |
| Goélette *Mary-Jane* | 71 30 | | |
| Ligne de paquebots Allan | 1,892 13 | | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Stations— | | | | | |
| Nauwigewauk | $ 3 00 | | | | |
| Glengarry | 5 00 | | | | |
| Bloomfield | 25 21 | | | | |
| Coal-Branch | 65 84 | | | | |
| Weldford | 55 00 | | | | |
| Sainte-Luce | 80 00 | | | | |
| Bic | 22 00 | | | | |
| Saint-Arsène | 107 12 | | | | |
| Valley | 6 65 | | | | |
| Iona | 72 71 | | | | |
| Nappan | 40 00 | | | | |
| Kent-Junction | 28 38 | | | | |
| Derby-Junction | 231 04 | | | | |
| Gloucester-Junction | 78 87 | | | | |
| Dalhousie | 19 69 | | | | |
| Ile Verte | 25 00 | | | | |
| Campbellton (marchandises) | 25 00 | | | | |
| | | 890 51 | | | |
| Comptes individeuls | | 8,543 45 | | | |
| Total | | 862,484 71 | | Total | 862,484 71 |

E. et O. E.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1897.

T. WILLIAMS,

*Comptable en chef et trésorier.*

## Nº 10.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

État comparatif des moyennes, exercice clos le 30 juin 1897.

| — | 1897. | 1896. |
|---|---|---|
| Longueur de la voie | 1,145 | 1,142 |
| Nombre de milles parcourus par les locomotives | 4,655,171 | 4,714,661 |
| do do convois | 3,779,283 | 3,842,502 |
| do do wagons | 40,823,781 | 43,005,684 |
| Recettes par mille pour chaque locomotive ... c. | 61·56 | 62·73 |
| do do de chemin de fer ... $ | 2,503 08 | 2,589 88 |
| Rapport centésimal des recettes provenant des voyageurs aux recettes brutes | 34·16 | 32·85 |
| do do marchandises | 58·86 | 60·48 |
| do des autres recettes | 6·98 | 6·67 |
| Dépenses par mille parcouru par les locomotives :— | | |
| Salaire des conducteurs, chauffeurs et nettoyeurs ... c. | 5·74 | 5·61 |
| Combustible ... c. | 8·07 | 8·67 |
| Huile, suif, coton et menus articles ... c. | ·66 | ·60 |
| Réparation des locomotives ... c. | 5·63 | 4·88 |
| Eau et réparation des réservoirs ... c. | ·66 | ·67 |
| Divers ... c. | ·36 | ·40 |
| Total | 21·12 | 20·83 |
| Appoint. de l'ingénieur-mécanicien en chef et dépenses de bureau et de voyage | ·26 | ·25 |
| Total | 21·38 | 21·08 |
| Traction—par mille parcouru par les locomotives ... c. | 21·38 | 21·08 |
| Dépenses des wagons do do ... c. | 15·22 | 13·99 |
| Entretien de la voie et des trav. d'art—par mille parcouru par les locom. c. | 13·41 | 16·43 |
| Dépenses des gares—par mille parcouru par les locomotives | 8·27 | 8·14 |
| Dépenses générales do do ... c. | 4·45 | 4·24 |
| Parcours des wagons do do ... c. | ·12 | ·02 |
| Total par mille parcouru | 62·85 | 63·90 |
| Traction—par mille parcouru par les locomotives ... c. | 26·33 | 25·86 |
| Dépenses des wagons do do ... c. | 18·75 | 17·16 |
| Entretien de la voie et des trav. d'art—par mille parcouru par les locom. c. | 16·52 | 20·16 |
| Dépenses des gares—par mille parcouru par les locomotives ... c. | 10·19 | 9·99 |
| Dépenses générales do do ... c. | 5·48 | 5·21 |
| Parcours des wagons do do ... c. | ·15 | ·03 |
| Total par mille parcouru par les convois | 77·42 | 78·41 |
| Frais d'exploitation par mille de chemin de fer ... $ | 2,555 43 | 2,638 20 |

E. et O. E.

T. WILLIAMS,
*Comptable en chef et trésorier.*

Moncton, N.-B., 30 juin 1897.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,
BUREAU DE L'INSPECTEUR DE LA DIVISION MÉCANIQUE,
MONCTON, N.-B., 6 septembre 1897.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre, pour votre information, les relevés suivants :—

A.—Nombre de locomotives et de wagons de différentes classes.

B.—Parcours fait par les locomotives et par les wagons, moyenne par mille de parcours fait par les locomotives, et nombre de wagons à voyageurs et à marchandises qui ont circulé sur la ligne.

C.—Relevé du service des locomotives.

D.—Etat des frais de traction par mois, pendant l'exercice.

E.—Etat général de la dépense de la division mécanique, pendant l'exercice.

Deux fourgons à bagages et à messageries, 110 wagons fermés et wagons-réfrigérants, 50 wagons plates-formes, 136 wagons à bascule, 48 wagons-gondoles, 18 grands wagons à houille et un wagon *flanger* ont été retirés du service et remplacés par un nombre égal de wagons neufs.

Ci-suit un sommaire des principaux ouvrages faits :—

BUREAU DES DESSINATEURS.

Nouvelle chaudière, dessinée avec détails et arrangement pour les locomotives à convoi de voyageurs, locomotives que l'on se propose de construire sur dix roues.

Cadre dessiné, avec détails et arrangements, pour les reconstructions de la classe B 03.

Nouvelles chaudières et détails dessinés pour locomotives de formation de trains.

Nouveau cadre de tender type dessiné, aussi nouveau cab pour la classe B 03, nouvelles bielles latérales pour diverses classes, nouvelle soupape à tiroir équilibré "American" pour la classe A 1, et quarante dessins divers pour réparations de locomotives.

Les dessins suivants ont été faits pour l'adaptation des cylindres, bielles et pistons, soupapes et bielles à soupape avec raccordements, engrenage d'indicateur, boîte à fumée et réseau, tuyau d'épuisement, truck de locomotives et modifications nécessaires à l'extrémité antérieure des cadres.

Des dessins ont été faits pour les détails d'un wagon-réfrigérant, truck type pour wagon à marchandises, appareils de traction pour wagons de 40,000 livres, et aménagement intérieur des wagons à voyageurs.

Des devis ont été faits pour travaux de wagons et de locomotives.

Des dessins de détail ont été faits pour les fondations et l'aménagement de nouvelles machines, nouvel appareil à comprimer l'air, vérins à air comprimés, poulies à faire les rebords de roues, chariot de grue à air comprimé, etc., pour les ateliers de Moncton.

Registres de réparations de locomotives et d'approvisionnement d'eau. Nouveaux matériaux fournis sur devis, éprouvés et rapports faits.

ATELIERS DE LOCOMOTIVES DE MONCTON.

Trois locomotives à convois de voyageurs, n[os] 149, 150 et 156, ont été "reconstruites" au prix de $6,587 chacune, avec chaudières nouvelles à dessus de wagon allongé au complet. Toutes les montures de chaudières, godets-huileurs gradués et injecteurs renouvelés. Bouts neufs aux cadres de devant. Cadres d'arrière renforcés. Nouveaux cylindres, soupapes d'équilibre, pistons, traverses et glissoires au complet. Nouvelles roues motrices, essieux, boutons de manivelle et boîtes d'essieux. Nouveaux ressorts mobiles et engrenage. Nouvelles bielles principales. Nouveaux rouets excentriques. Nouvelles boîtes à sable. Nouveaux cabs, fortes éclisses en

fonte et marchepieds en fonte. Nouveaux trucks de locomotive au complet. Nouveau frein atmosphérique Westinghouse amélioré. Nouvelles pompes à air de 9½ pouces adaptées.

Trois locomotives à voyageurs, nos 58, 61 et 63, ont été "reconstruites" au prix de $5,489 chacune, avec nouvelles chaudières à dessus de wagon allongé au complet. Toutes les montures de chaudières, godets huileurs gradués et tous les injecteurs neufs. Nouvelles extrémités aux cadres de devant. Cadres d'arrière renforcés. Nouveaux cylindres, soupapes d'équilibre, pistons, traverses et glissoires au complet. Nouvelles boîtes pour essieux de roues motrices, ressorts et engrenage. Nouveaux cabs, fortes éclisses et marchepieds en fonte. Frein Westinghouse amélioré.

Trois locomotives à convoi de marchandises, nos 110, 112 et 114, ont été "reconstruites" au prix de $4,970 chacune, avec chaudières à dessus de wagon allongé. Toutes les montures de chaudières, tous les godets-huileurs gradués et tous les injecteurs neufs. Nouvelles extrémités aux cadres de devant. Cadres d'arrière renforcés. Nouveaux cylindres, soupapes d'équilibre, pistons, traverses et glissoires au complet. Nouveaux essieux et boîtes de roues motrices. Nouveaux ressorts et engrenage. Nouveaux cabs, éclisses et marchepieds.

Une locomotive à convoi de voyageurs, no 128, "reconstruite" au prix de $5,6.6.

Poids augmenté de 70,000 livres à 91,000 livres, avec grande chaudière réparée. Nouveau jeu de tubes de chaudière. Nouvelle boîte à fumée et cheminée. Cadres coupés, allongés et renforcés. Nouveaux cylindres, soupapes d'équilibre, pistons, traverses et glissoires. Nouveau godet-huileur gradué. Nouvelles bielles latérales.

Quarante-huit locomotives ont subi des réparations importantes, et 46 des réparations spéciales. Les parties suivantes ont été fournies :—2 foyers intérieurs neufs, une plaque de gorge neuve. 2 nouvelles demi-plaques latérales, 1 boîte à fumée, 6 nouveaux cylindres, 10 nouvelles roues motrices, 56 bandages neufs de roues motrices, 7 essieux neufs, 1 pour roues motrices, 2 nouvelles bielles principales, 16 nouveaux boutons de manivelle, 19 pistons neufs, 3 nouvelles traverses de piston, 36 boîtes d'essieux à roues motrices neuves, 34 nouvelles cheminées, 5 cabs neufs, 12 chasse-pierres neufs, 15 nouveaux rouets excentriques et 23 courroies, 1 nouveau truck de locomotive au complet.

Cinquante-huit chaudières à locomotives ont été éprouvées. 32 foyers, 4 barriques de chaudière et 16 réservoirs de tenders ont été rapiécés, 9,395 tubes ont été réparés.

Cinq locomotives ont été munies d'appareils de chauffage à vapeur.

Quatre-vingt-dix-sept paires de bandages de roues motrices ont été tournées; 105 roues de chariots ont reçu de nouveaux bandages.

Cinquante et une locomotives et tenders ont été repeinturés et vernis; 7 locomotives et tenders ont été rafraîchis et vernis.

Cinq chaudières pour le service de l'eau ont été réparées avec de nouvelles plaques de tubes et 270 tubes rapiécés.

Six cent quatre-vingt-dix tubes ont été rapiécés pour les chaudières stationnaires.

Une chaudière stationnaire réparée a été mise dans la salle des chaudières avec le nouveau tambour de raccordement.

## FONDERIE DE LAITON DE MONCTON.

Production :—59,785 livres de fontes de laiton et 105,449 livres de fontes de coussinets de laiton.

## ATELIERS DE MONCTON.

Neuf wagons réfrigérateurs] ont été construits et munis du frein atmosphérique Westinghouse, de portes à l'épreuve des cambrioleurs, système "Moore", et d'attelages automatiques.

Deux fourgons à bagage et de messageries, nos 706 et 719, ont été " reconstruits ". Cent soixante et trois wagons à marchandises et un wagon *flanger* ont été " reconstruits ". Les réparations suivantes ont été faites :—Wagon du Gouverneur général " Victoria ", wagons officiels " Ottawa " et " Cumberland ", 14 wagons-dortoirs, 4 wagons-salons, 5 dortoirs de seconde classe, 35 wagons de première classe, 29 wagons de deuxième classe, 12 wagons-poste, 10 wagons à bagages, 18 fourgons, deux charrues à ailes, 4 *flangers*, 453 wagons à marchandises.

Réparations moyennes :—10 chasse-neige et 2 wagons à marchandises.

Réparations légères :—4 wagons-dortoirs, 1 wagon-salon, 6 wagons-dortoirs de seconde classe, 37 voitures de première classe, 56 voitures de deuxième classe, 7 wagons-poste, 18 wagons à bagages, 33 fourgons, 6 chasse-neige, 1 wagon à pelle à vapeur, 3 200 wagons à marchandises.

Peinturés ou teints de nouveau et vernis :—Wagon officiel " Ottawa ", 3 wagons-dortoirs, 2 wagons-dortoirs de deuxième classe, 14 voitures de première classe, 24 voitures de deuxième classe, 2 wagons-poste, 8 wagons à bagages.

Rafraîchis et vernis :—Wagon du Gouverneur général " Victoria ", 12 wagons-dortoirs, 1 wagon-dortoir de seconde classe, 3 wagons-salons, 20 voitures de première classe. 4 voitures de deuxième classe, 9 wagons-poste, et 4 wagons à bagages. Cinq cent soixante-dix-huit wagons à marchandises, 12 fourgons, 6 chasse-neige et 5 *flangers* ont été peinturés.

Des travaux spéciaux ont été faits comme suit :—Wagons-dortoirs " Margaree ", " Baddeck ", " Halifax " et " Rustico ". Lavabo des hommes ouvert en dehors du fumoir. Toutes les bascules renouvelées avec cabinets à eau courante. Nouvelles garnitures en métal " Ajax " blanc. Toutes les fenêtres ont été munies de stores " Acme " neufs.

De nouveaux timbres et un indicateur électriques ont été ajustés dans le wagon officiel " Cumberland ".

Onze voitures de première classe ont été rembourrés et l'on s'est servi de l'ancienne couverture.

Cent vingt-huit trucks de wagons à marchandises ont été construits.

Trois cent-trente-neuf paires de roues à bandages d'acier ont été tournées.

Cent dix-huit essieux neufs ont été tournés.

Deux mille cent soixante-quatre roues neuves ont été pressées sur les essieux.

Deux wagons à marchandises ont été munis du frein atmosphérique Westinghouse.

Une grande somme d'ouvrage a été faite aux chariots à marchandises et à bagages, chaises, armoires de sûreté, casiers à billets, marchepieds et autres objets pour diverses stations.

### ATELIERS DE LA RIVIÈRE-DU-LOUP.

Vingt-quatre locomotives ont subi de grosses réparations et 22 des réparations spéciales, les pièces nouvelles suivantes ayant été fournies en majeure partie par les ateliers de Moncton :—Une plaque de tube neuve, 8 nouveaux jeux de tubes, 1 essieu-moteur neuf, 1 cylindre neuf, 1 roue motrice neuve, 20 bandages neufs pour roues motrices, 18 boîtes motrices neuves, 8 nouvelles cheminées, 6 bielles neuves, 10 boulons neufs de manivelles, 12 ressorts moteurs neufs, 4 ressorts neufs pour truck de locomotive, 10 jeux de laitons pour bielles, 4 jeux de nouveaux tampons pour cylindre, 2 boîtes à bascule neuves, 8 rouets excentriques neufs et 8 courroies neuves, 5 bielles à piston neuves, 5 nouveaux pistons à soupape, 2 nouvelles traverses à piston, 9 chasse-pierres neufs, 4 cadres neufs pour tender.

Vingt chaudières à locomotives ont été éprouvées; 12 foyers, 6 boîtes à fumée et 11 réservoirs à tender ont été rapiécés.

Une locomotive a été munie d'un calorifère à vapeur; 43 paires de bandages pour roues motrices ont été tournées; 21 locomotives et tenders ont été repeinturés et revernis.

Une nouvelle grue de sauvetage a été construite pour la Chaudière.

ATELIERS DE RICHMOND.

Douze locomotives ont subi de grosses réparations, et 31 ont subi des réparations spéciales; les parties nouvelles suivantes ont été fournies principalement par les ateliers de Moncton :—

Une plaque de tube neuve, 2 bielles latérales neuves, 2 boulons neufs pour manivelle, 1 boîte à fumée à rallonge neuve, 5 nouvelles cheminées, 2 marchepieds de fonte neufs, 1 porte d'écluse neuve en fonte, 7 nouvelles boîtes pour roues motrices, 2 ressorts neufs pour roues motrices, 5 jeux de laitons neufs pour bielles latérales, 1 cab neuf, 1 boîte à sable neuve, 4 jeux de nouveaux tampons de cylindres, 4 soupapes d'admission neuves et engrenage, 2 nouveaux tuyaux d'assèchement, 3 tiges de choc neuves, 6 chasse-pierres.

Onze chaudières à locomotives ont été éprouvées, 8 foyers, 1 dôme, 3 tambours à chaudière, 4 boîtes à fumée et 5 réservoirs à tender ont été rapiécés.

Une locomotive a été munie d'un calorifère à vapeur.

Vingt-quatre paires de bandages pour roues motrices ont été tournées, 12 locomotives et tenders ont été peinturés et vernis.

OUTILLAGE ET MACHINES.

Un riveur pneumatique neuf pour chaudièreè.

Un nouveau riveur pneumatique pour réservoir.

Une tranche pneumatique pour boulon d'arrêt.

Un briseur pneumatique neuf de boulons d'arrêt.

Une machine rotative pneumatique neuve pour boulonner et tarauder.

Une nouvelle machine pour quarderonner.

Un chariot neuf de quatre tonnes pour grues avec ascenseur pneumatique pour les riveurs.

Un foret à piston atmosphérique système "Boyer".

Une nouvelle machine à peser de 20 tonnes avec fléau en laiton et attelage spécial.

Un coupe-tuyaux neuf, système "Vance".

Un nouveau soufflet-éventail pour l'atelier des chaudières.

Un emporte-pièce neuf "Duplex n° 4."

Une nouvelle machine à couper les tuyaux, pouvant couper des tuyaux de 4 pouces.

Une nouvelle machine à couder, n° 000 extra double engrenage, avec rouleau mobile de 3 pouces, 37 pouces de largeur, pour ferblantiers.

Un nouveau tour "Pond", spécial à double-tête pour bandages en acier de roues de wagons.

Une nouvelle machine à tailler n° 3 "Universal" avec tranches au complet.

Un nouveau gommeur de scie.

Une nouvelle machine à ajuster et à limer les scies mécaniques sans fin.

Une nouvelle machine à équilibrer les couteaux des rabots mécaniques.

Une nouvelle machine automatique améliorée pour aiguiser les couteaux.

Un nouveau chariot avec vérin atmosphérique de 12 pouces au complet pour presse à roue construite aux ateliers de Moncton.

Deux nouveaux vérins atmosphériques de 7 pouces pour les grues tournantes des ateliers de mécaniciens, construites aux ateliers de Moncton.

Trois nouveaux forets à main construits aux ateliers de Moncton pour les rotondes de Truro, Stellarton et Sydney.

RÉPARATION AUX PLATES-FORMES TOURNANTES.

*Springhill Junction*.—Ceinture neuve pour extrémité. Nouvelle boîte centrale des supports des rouleaux et coussinets.

*Richmond*.—Nouveau jeux de boulons de centre, 2 pouces de diamètre.

*Truro*.—Plate-forme réparée.

*Pictou.*—41 nouvelles traverses sous les rails, nouveau plancher en madrier.
*Sainte-Flavie.*—Légères réparations faites au centre et à la plate-forme.
*Hadlow.*—Légères réparations faites à la plate-forme.

SERVICE DE L'EAU.

*Amherst.*—Nouvelle boiserie sur chevalets. Réservoirs peinturés à neuf. Grue réparée.

*Assametquaghan.*—Nettoyé réservoir et posé nouvelle couverture.

*Bathurst.*—Nouvelle soupape d'arrêt et globe à la chaudière, tuyau reconstruit. Nouvelles pièces de bois et plancher à la maison de la pompe.

*Boisdale.*—Réservoir élevé à la hauteur type et peinturé à neuf, cercle du réservoir rivé de nouveau. Nouveau tuyau de réservoir. Réparé table tournante et posé moulin à vent.

*Calhouns.*—Nouveau tuyau à fumée.

*Campbellton.*—Réservoir réparé et nettoyé, nouveau tuyau de réservoir et tuyau à fumée. Soupape, tuyaux et borne-fontaine réparés.

*Canaan.*—Pompe à vapeur et tuyau d'alimentation réparés.

*Chaudière.*—Pompe à moulin à vent réparée.

*Causapscal.*—Nouveau tuyau de réservoir.

*Folleigh.*—Nouveau tuyau à fumée. Pompe réparée. Installation d'une chaudière réparée.

*Harcourt.*—Poêle neuf, tuyau de réservoir neuf.

*Hampton.*—Tuyau à fumée neuf.

*Hadlow.*—Réservoir et chevalets réparés et peinturés à neuf. Cercle rivé de nouveau, installation d'une pompe à vapeur réparée.

*Indiantown.*—Nouveau poêle à réservoir.

*Rivière Jacquet.*—Nouveau tuyau de réservoir.

*Londonderry.*—325 pieds de tuyau de 1½" et 2" posés depuis le réservoir jusqu'à la station.

*Petit-Métis.*—Réservoir réparé. Toiture du réservoir peinturée à neuf.

*Metapedia.*—Réservoir nettoyé. Clôture réparé. Tuyau de réservoir neuf.

*Moncton.*—Grues hydrauliques réparées.

*Mulgrave.*—Poêle neuf pour réservoir. Réservoir nettoyé.

*Millerton.*—Réservoir nettoyé et réparé.

*Sydney-Nord.*—Réparé plaques tournantes. Erigé moulin à vent. Pompe réparée.

*Jonction d'Oxford.*—Installation d'une chaudière réparée. Pompe à vapeur réparée.

*Pointe-du-Chêne.*—Installation d'une pompe à vapeur réparée. Tuyaux de chaudière et de réservoir réparés.

*Dalhousie.*—Réservoir nettoyé et réparé. Grue réparée.

*Dalhousie Junction.*—Réservoir réparé et nettoyé.

*Pugwash Junction.*—Installation d'une chaudière réparée pour usage temporaire.

*Pictou.*—Nouveau tuyau de réservoir.

*Chambre d'emprunt du portage.*—Nouvelle pompe à bras et tuyau de réservoir. Construction d'un nouveau réservoir fermé.

*Rogersville.*—Toiture du réservoir réparée. Nouveau tuyau de réservoir.

*Rivière-du-Loup.*—Réservoir nettoyé. Chaudière et pompe réparée.

*Red Pine.*—Chevalet neuf. Réservoir peinturé. Cercles rivés à neuf. Plancher neuf dans la maison de pompe. Tuyau neuf pour réservoir.

*River John.*—Réparé moulin à vent et pompe.

*Rimouski.*—Poêle neuf pour réservoir.

*Sainte-Hélène.*—Réservoir nettoyé. Nouveau tuyau à fumée.

*Saint-Moïse.*—Pompe à vapeur réparée. Installation d'une chaudière réparée. Nouveaux tuyaux à fumée et à réservoir.

*Saint-Fabien.*—Pompe à vapeur réparée. Nouvelles grilles pour foyers.

*Saint-Valier.*—Pompe à vapeur réparée.

*Sainte-Luce.*—Pompe à moulin à vent réparée.

*Saint-Pierre.*—Plancher neuf à la maison de pompe. Poêle neuf. Tuyau neuf à fumée. Nouveau robinet d'épreuve. Tuyau neuf d'alimentation pour la chaudière. Grilles neuves pour foyers.

*Saint-Pascal.*—Réparé réservoir et grue.

*Saint-Charles.*—Réparé pompe à vapeur.

*Stellarton.*—Nouveau tuyau de réservoir.

*Truro.*—Poêle neuf pour réservoir.

*Trois Pistoles.*—Réservoir réparé et peinturé. Pompe réparée. Nouveau chevalet de réservoir. Cercles rivés à neuf.

*Tatamagouche.*—Réservoir nettoyé.

*West-River.*—Nouveau tuyau à fumée.

*Windsor Junction.*—Tuyaux d'alimentation et d'assèchement réparés.

*West-Cock.*—Nouveau chevalet de réservoir. Réservoir peinturé. Nouveau tuyau de réservoir. Pompe à vapeur réparée. Installation d'une chaudière réparée. Poêle neuf.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

FRANCIS R. F. BROWN,
*Surintendant de la division mécanique.*

M. D. POTTINGER,
Gérant général des chemins de fer de l'Etat,
Moncton, N.B.

## A.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

NOMBRE de locomotives, voitures et wagons de différentes classes, le 1er juillet 1896 et le 30 juin 1897.

| | Locomotives. | Voitures et wagons de différentes classes: Wagons-lits de 1re clas. | Wagons-lits de 2e clas. | Wagons-salons. | A voyageurs, 1re classe. | A voyageurs, 2e classe. | Wag.-poste et fumoirs. | Messageries et à bagage | Fermés. | Plat.-formes 10, 15 et 20 tonnes. | W.-bascule, 6 tonnes. | Gondoles, 20 tonnes. | W. à houille, 20 tonnes. | Wagons à bestiaux. | Fourgons. | Total. | Chasse-neige | Chasse-neige à ailerons. | Flangers. | Chasse-neige à vapeur. | Total. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Disponibles, propres au service | 204 | 15 | 7 | 5 | 92 | 94 | 24 | 39 | 2,051 | 2,179 | 976 | 329 | 739 | 96 | 99 | 6,745 | 44 | 10 | 21 | 2 | 77 |
| do jugés impropres au service, juillet 1896 | | | | | | | | | 20 | 90 | 23 | 48 | 10 | 7 | | 198 | | | | | |
| Total | 204 | 15 | 7 | 5 | 92 | 94 | 24 | 39 | 2,071 | 2,269 | 999 | 377 | 749 | 103 | 99 | 6,943 | 44 | 10 | 21 | 2 | 77 |
| Changés de gondoles en plates-formes de 20 tonnes | | | | | | | | | | 48 | | *48 | | | | | | | | | |
| do de wagons à houille en wagons plates-formes | | | | | | | | | | 2 | | | *2 | | | | | | | | |
| Total | 204 | 15 | 7 | 5 | 92 | 94 | 24 | 39 | 2,071 | 2,319 | 999 | 329 | 747 | 103 | 99 | 6,943 | 44 | 10 | 21 | 2 | 77 |
| Déclarés impropres au service, juillet 1896 | | | | | | | | | 20 | 90 | 23 | 48 | 10 | 7 | | 198 | | | | | |
| do do au cours de l'exercice | 9 | | | | | | | 2 | 114 | 77 | 134 | 49 | 45 | 1 | | 422 | | | 1 | | |
| | 9 | | | | | | | 2 | 134 | 167 | 157 | 97 | 55 | 8 | | 620 | | | 1 | | |
| Moins, reconstruits | 9 | | | | | | | 2 | 110 | 59 | 136 | 48 | 18 | | | 373 | | | 1 | | |
| A reconstruire | | | | | | | | | 24 | 108 | 21 | 49 | 37 | 8 | | 247 | | | | | |
| Voitures serviables et à réparer | 204 | 15 | 7 | 5 | 92 | 94 | 24 | 39 | 2,047 | 2,211 | 978 | 280 | 710 | 95 | | 6,696 | 44 | 10 | 21 | 2 | 77 |
| Total | 204 | 15 | 7 | 5 | 92 | 94 | 24 | 39 | 2,071 | 2,319 | 999 | 329 | 747 | 103 | | 6,943 | 44 | 10 | 21 | 2 | 77 |

*Converti wagon-gondoles en wagons-plates-formes de 20 tonnes pour charbon.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1897.

JOHN SUTTON,
*Comptabie de la division mécanique.*

## B.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

État du nombre de milles parcourus par les locomotives et les wagons, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

| Mois. | Milles parcourus par les locomotives. | | Milles parcourus par les wagons. | | | | Chasse-neige. | Moyenne, voyageurs | Moyenne, marchandises. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | A voyageurs. | A marchandises. | A voyageurs. | Messageries, wag.-poste et à bagage. | A marchandises. | Total. | | | |
| 1896—Juillet | 132,333 | 203,648 | 610,183 | 287,741 | 2,609,040 | 3,506,964 | 534 | 6·78 | 12·81 |
| Août | 129,160 | 197,293 | 591,249 | 282,026 | 2,668,580 | 3,541,855 | 315 | 6·75 | 13·52 |
| Septembre | 116,204 | 200,976 | 563,440 | 278,956 | 2,685,688 | 3,528,084 | 336 | 7·25 | 13·35 |
| Octobre | 112,837 | 227,410 | 481,096 | 265,798 | 3,058,433 | 3,805,327 | 831 | 6·63 | 13·45 |
| Novembre | 102,289 | 205,786 | 418,674 | 243,619 | 2,831,709 | 3,494,002 | 1,257 | 6·47 | 13·76 |
| Décembre | 111,055 | 195,054 | 454,886 | 258,653 | 2,546,995 | 3,260,534 | 1,913 | 6·42 | 13·05 |
| 1897—Janvier | 112,008 | 178,791 | 431,055 | 240,979 | 2,113,797 | 2,785,831 | 5,250 | 6·00 | 11·82 |
| Février | 101,129 | 180,494 | 393,212 | 220,178 | 2,253,100 | 2,866,490 | 7,461 | 6·07 | 12·48 |
| Mars | 109,803 | 230,968 | 451,454 | 246,721 | 3,060,787 | 3,758,962 | 23,517 | 6·36 | 13·25 |
| Avril | 109,727 | 220,614 | 455,430 | 247,241 | 3,032,351 | 3,735,022 | 203 | 6·40 | 13·74 |
| Mai | 105,270 | 198,096 | 451,405 | 235,828 | 2,597,279 | 3,284,512 | 383 | 6·52 | 13·06 |
| Juin | 111,931 | 186,407 | 494,848 | 264,898 | 2,496,452 | 3,256,198 | 65 | 6·79 | 13·39 |
| | 1,353,746 | 2,425,537 | 5,196,932 | 3,072,638 | 31,954,211 | 40,823,781 | 42,065 | 6·55 | 13·14 |

JOHN SUTTON,
*Comptable de la division mécanique.*

Moncton, N.-B.. 30 juin 1897.

## C.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ du service des locomotives pour l'exercice expiré le 30 juin 1897.

| Mois. | Heures sous vapeur. | Milles parcourus par les locomotives. | Consommation. | | | | Moyenne de la consommation par 100 milles. | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Tonnes de houille. | Chopine d'huile. | Chopines d'huile à soupape et de suif. | Livres de chiffons. | Milles par heure sous vapeur. | Livres de houille. | Livres de huuille, etc. | Chopines d'huile à soupapes et de suif. | Livres de chiffons. |
| 1896—Juillet........ | 38,630 | 414,278 | 11,668 | 26,246 | 23,406 | 10,204 | 10·72 | 6,308 | 6·34 | 5·64 | 2·46 |
| Août. .. ... | 37,394 | 402,062 | 11,833 | 25,246 | 22,635 | 10,133 | 10·75 | 6,592 | 6·28 | 5·62 | 2·52 |
| Septembre.... | 36,289 | 389,354 | 11,693 | 24,688 | 20,263 | 9,636 | 10·72 | 6,727 | 6·34 | 5·20 | 2·22 |
| Octobre ..... | 38,901 | 414,617 | 12,791 | 25,018 | 19,621 | 10,321 | 10·65 | 6,910 | 6·03 | 4·73 | 2·48 |
| Novembre.... | 35,479 | 378,342 | 12,461 | 23,330 | 17,737 | 9,302 | 10·66 | 7,377 | 6·16 | 4·69 | 2·46 |
| Décembre .... | 35,470 | 378,390 | 12,687 | 23,560 | 18,541 | 9,912 | 10·66 | 7,510 | 6·22 | 4·89 | 2·62 |
| 1897—Janvier....... | 33,479 | 358,647 | 11,260 | 23,594 | 15,857 | 8,962 | 10·71 | 7,032 | 6·57 | 4·42 | 2·49 |
| Février..... . | 32,726 | 348,721 | 10,512 | 19,731 | 11,861 | 8,491 | 10·63 | 6,752 | 5·65 | 3·40 | 2·43 |
| Mars.......... | 39,518 | 419,381 | 13,928 | 21,286 | 13,074 | 8,997 | 10·61 | 7,439 | 5·07 | 3·11 | 2·14 |
| Avril ........ | 37,805 | 404,557 | 12,237 | 18,962 | 11,612 | 8,700 | 10·70 | 6,773 | 4·68 | 2·87 | 2·15 |
| Mai....... .... | 34,968 | 375,729 | 10,508 | 17,237 | 11,318 | 8,134 | 10·74 | 6,265 | 4·58 | 3·01 | 2·16 |
| Juin ........ | 35,017 | 371,093 | 10,297 | 17,340 | 11,376 | 7,998 | 10·59 | 6,215 | 4·67 | 3·06 | 2·15 |
| | 435,676 | 4,655,171 | 141,875 | 266,238 | 197,301 | 110,790 | 10·68 | 6,826 | 5·72 | 4·24 | 2·38 |

J. SUTTON,
*Comptable de la division mécanique.*

MONCTON, N.-B., 30 juin 1897.

## D.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ des frais de traction pour chaque mois depuis le 1er juillet 1896 jusqu'au 30 juin 1897.

| Mois. | Milles parcourus par les locomotives. | Appointements du mécanicien-chef, des commis et frais de bureau. | Gages des mécaniciens. | Combustible. | Huile, suif et chiffons. | Réparations aux locomotives, tenders et outils. | Eau. | Remises des locomotives et plaques tournantes. | Total. | Moyenne par 100 milles. | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | App. du mécanicien chf. | Gages. | Combustible. | Huile, suif et chiffons. | Réparations. | Eau. | Rem. de loc. et plaq. tour. | Total. |
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ | $ | $ | $ | $ | $ | $ | $ |
| 1896—Juill. | 414,278 | 982 57 | 23,933 95 | 31,074 30 | 3,045 71 | 26,266 96 | 1,296 97 | 980 52 | 87,580 98 | ·24 | 5·78 | 7·50 | ·73 | 6·34 | ·31 | ·24 | 21·14 |
| Août. | 402,062 | 1,025 89 | 23,221 62 | 31,422 22 | 2,995 93 | 29,298 17 | 2,303 46 | 1,120 96 | 91,388 25 | ·26 | 5·78 | 7·82 | ·74 | 7·28 | ·57 | ·28 | 22·73 |
| Sept.. | 389,354 | 980 51 | 22,528 58 | 31,039 90 | 2,765 22 | 27,621 43 | 3,438 36 | 1,639 21 | 90,013 21 | ·25 | 5·79 | 7·97 | ·71 | 7·09 | ·88 | ·42 | 23·11 |
| Oct... | 414,617 | 990 38 | 23,610 22 | 34,128 75 | 2,703 03 | 26,865 03 | 2,739 65 | 1,684 24 | 92,721 30 | ·24 | 5·69 | 8·23 | ·65 | 6·48 | ·66 | ·41 | 22·36 |
| Nov.. | 378,342 | 1,132 09 | 21,666 82 | 33,312 29 | 2,573 31 | 23,287 48 | 4,071 46 | 2,020 74 | 88,064 19 | ·29 | 5·73 | 8·80 | ·68 | 6·16 | 1·08 | ·53 | 23·27 |
| Déc.. | 378,390 | 994 14 | 21,695 19 | 33,770 57 | 2,966 38 | 24,320 40 | 2,841 31 | 2,012 40 | 88,600 45 | ·26 | 5·73 | 8·93 | ·78 | 6·43 | ·75 | ·53 | 23·41 |
| 1897—Janv.. | 358,647 | 980 10 | 21,255 00 | 30,040 44 | 3,213 69 | 22,996 76 | 3,660 62 | 2,652 10 | 84,798 71 | ·27 | 5·93 | 8·38 | ·90 | 6·41 | 1 02 | ·74 | 23·65 |
| Fév.. | 348,721 | 983 74 | 20,043 22 | 27,592 21 | 2,540 61 | 16,675 77 | 1,828 17 | 2,252 62 | 71,916 34 | ·28 | 5·74 | 7·91 | ·72 | 4·78 | ·52 | ·67 | 20·62 |
| Mars. | 419,381 | 983 58 | 23,410 03 | 37,070 63 | 2,297 18 | 15,081 22 | 2,473 55 | 568 43 | 81,884 62 | ·23 | 5·58 | 8·84 | ·55 | 3·59 | ·59 | ·14 | 19·52 |
| Avril. | 404,557 | 993 42 | 22,986 22 | 32,544 85 | 2,104 58 | 12,616 54 | 1,458 19 | 815 07 | 73,518 87 | ·25 | 5·68 | 8·04 | ·52 | 3·12 | ·36 | ·20 | 18·17 |
| Mai.. | 375,729 | 1,090 08 | 21,457 41 | 26,840 62 | 1,310 03 | 14,216 24 | 1,982 24 | 453 97 | 67,350 59 | ·29 | 5·71 | 7·14 | ·35 | 3·78 | ·53 | ·12 | 17·92 |
| Juin.. | 371,093 | 1,024 35 | 21,483 54 | 26,798 57 | 2,332 82 | 22,634 32 | 2,404 83 | 731 35 | 77,409 78 | ·27 | 5·79 | 7·22 | ·63 | 6·09 | ·65 | ·20 | 20·85 |
| Totaux. | 4,655,171 | 12,160 85 | 267,291 80 | 375,635 35 | 30,848 49 | 261,880 32 | 30,498 81 | 16,931 67 | 995,247 29 | ·26 | 5·74 | 8·07 | ·66 | 5·62 | ·65 | ·36 | 21·38 |

J. SUTTON,
*Comptable de la division mécanique.*

MONCTON, 30 juin 1897.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

## E.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

**État général** des dépenses de la division mécanique, pour l'année terminée le 30 juin 1897.

| | |
|---|---|
| Nombre de milles parcourus par les trains | 3,779,283 |
| do do locomotives | 4,655,171 |
| do do wagons | 40,823,781 |
| do do chasse-neige | 42,065 |
| | $ c. |
| Frais de traction | 995,247 29 |
| Coût des réparations aux wagons : | $ c. |
| Réparations aux voitures à voyageurs | 84,793 82 |
| do wagons-poste, wagons des messageries et à bagage | 20,976 44 |
| do wagons à marchandises et fourgons | 231,203 22 |
| do chasse-neige et flangers | 3,771 23 |
| Huile et chiffons | 22,954 90 |
| | 363,699 61 |
| | $ c. |
| Frais de traction par 100 milles parcourus par les trains | 26 33 |
| do do do locomotives | 21 38 |
| do do do wagons | 2 44 |
| | $ c. |
| Coût des réparations aux wagons et chasse-neige par 100 milles parcourus par les trains | 9 02 |
| do do do do locomotives | 7 30 |
| do do do do wagons et chasse-neige | 0 83 |
| | $ c. |
| Coût de l'huile et des chiffons par 100 milles parcourus par les trains | 0 61 |
| do do do locomotives | 0 49 |
| do do do wagons et chasse-neige | 0 05 |
| Coût des réparations aux wagons par 100 milles parcourus par eux : | $ c. |
| Wagons à voyageurs | 1 46 |
| do poste, à messageries et à bagage | 0 68 |
| do à marchandises et fourgons | 0 72 |
| Chasse-neige et flangers | 8 96 |

JOHN SUTTON,
*Comptable de la division mécanique.*

Moncton, 30 juin 1897.

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne du chemin

| Date. | Heure du jour. | Numéro du convoi. | Nature du convoi. | Nom du conducteur. | Nom du mécanicien. | Numéro de la locomotive. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1896. | | | | | | |
| 6 juill. .. | 22·20 | ........ | Garage... ......... | ........................ | J. Walsh ..... .... | 121 |
| 7 do .. | 14·25 | Spécial.. | Marchandises....... | J. L. Chisholm. ......... | L. Starratt ......... | 174 |
| 9 do .. | 15·00 | 15 | do ....... | Geo. C. Keys .. ........ | G. Feetham ........ | 145 |
| 22 do .. | 13·30 | ........ | Garage.. ........ . | E. S. Vye............... | A. McCabe......... | 60 |
| 27 do .. | 14·00 | ........ | do ............ | ........................ | R. James......... | 100 |
| 3 août .. | 20·10 | 46 | Express ............ | A. Bernier...... ......... | Jno. Devereaux..... | 159 |
| 11 do .. | 20·50 | 66 | Omnibus ......... . | W. Foster ............... | A. Scott......... . | 106 |
| 20 do .. | 10·30 | 5 | Marchandises.... . | R. A. Rainnie...... ..... | W. Gross.......... | 8 |
| 22 do .. | 16·40 | ........ | Garage . ....... ... | ........................ | Geo. Curry......... | 121 |
| 25 do .. | 17·30 | Spécial.. | Marchandises....... | H. McDormand......... | D. W. Duncan...... | 7 |
| 29 do .. | 18·40 | do .. | A voyageurs.. ..... | H. D. Fraser............ | P. O'Toole.......... | 101 |
| 31 do .. | 16·50 | 38 | Marchandises....... | J. W. Henderson......... | R. Bulmer.......... | 109 |
| 6 sept. .. | 8·50 | 34 | Express . .... ..... | J. Coffey....... ........ | W. Wall.......... | 148 |
| 8 do .. | 12·50 | C. Q. C. | Garage....... ... | —. Dawson .... ...... . | M. G. Couture...... | 9 |
| 16 do .. | 9·25 | Spécial.. | Marchandises....... | E. Rioux ............... | L. Sheedy .......... | 193 |
| 17 do .. | ........ | ........ | .................. | .... ............... .... | .......... ......... | ..... |
| 20 do .. | 15·00 | Spécial.. | Marchandises....... | L. Belanger............. | F. W. Henry....... | 78 |
| 22 do .. | 16·00 | 33 | Express ............ | W. J. Dickson...... ... | J. W. Nairn........ | 172 |
| 24 do .. | ........ | ........ | .................. | .......... ... . ....... . | ................ | ..... |
| 25 do .. | 12·25 | 31 | Omnibus ...... . .. | J. McFadgen ............ | J. H. Moore........ | 44 |
| 28 do .. | 22·30 | Spécial.. | Marchandises....... | N. Hopper............... | R. Kennedy .. ..... | 178 |
| 1er oct. .. | 7·00 | 3 | Omnibus. .......... | D. McQuarrie........... | R. Carr........... . | 65 |
| 5 do .. | 19·00 | ........ | Garage... .. .. | ... .................... | J. Champion.... ... | 122 |
| 13 do .. | 4·10 | Spécial.. | Marchandises... ... | N. Hopper ............. | H. McDonald..... . | 179 |
| 14 do .. | 15·00 | 42 | do ....... | J. A. Bernier.......... | A. Mathews........ | 183 |
| | | | | | A. Sharpe.......... | 152 |
| 26 do .. | 1·20 | Spécial.. | do .. ... | T. C. Ayer. .... ........ | D. Taylor ..... .... | 33 |
| 30 do .. | 18·25 | 48 | Omnibus ........... | Jos. Guay.... . ..... ... | M. Normand . . . | 37 |
| 2 nov. .. | 13·00 | Spécial.. | Equipe ............. | J. C. Barnhill ....... . | E. Kennedy ........ | 115 |
| 2 do .. | ........ | ........ | .................. | ........................ | ............... | ... |
| 6 do .. | 11·00 | 16 | Marchandises....... | W. McClafferty......... | Geo. Feetham ...... | 145 |
| 6 do .. | 15·00 | Spécial.. | do .. .... | J. B. Dubé .... ..... ... | T. Matheson.. .. | 183 |
| 6 do .. | 22 00 | ..... .. | .................. | .. ... .... .. . . ..... | ............. | ..... |
| 7 do .. | 18·23 | 2 | Express ............ | D. Rutherford ..... ..... | Wm. Wall.......... | 148 |
| 10 do .. | 11·05 | 37 | Marchandises. .... | M. Cummings........... | Jas. Stratton....... | 175 |
| 13 do .. | 10·00 | ........ | Garage.... .... .. | .... .. .. .. ......... | T. O'Brien.......... | 188 |
| 16 do .. | 9·30 | Spécial.. | Marchandises. ... . | T. C. Ayer.............. | W. E. Hunter . . | 136 |
| 16 do .. | 14·30 | 6 | do . . .. | R. A. Rainnie........... | W. Gross....... . | 8 |

INTERCOLONIAL.

de fer Intercolonial, durant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

| Lieu de l'accident. | Nom de la personne victime. | Voyageur ou employé. | Détails de l'accident. | Résultat de l'accident. | Verdict du jury du coroner. |
|---|---|---|---|---|---|
| Halifax | D. Dickson | Employé | En dételant locomotive des wagons. | Blessé au doigt | |
| Jonct'n Windsor | Henry Murray | do | En attelant des wagons | do à la main. | |
| do | Wm. Ellis | do | do | do au doigt | |
| New-Castle | E. S. Vye | do | do | do do | |
| Saint-Jean | Geo. Fryers | do | do | do au bras | |
| Près Campbellton. | E. G. Henry | do | Pierre jetée à trav. la fen. du cab de la locomotive. | do à la figure | |
| New-Glasgow | Philip Ryan | Ni l'un ni l'autre. | A tenté de sauter sur un convoi en mouvement. | Fatal | Mort accidentelle. |
| Près Norton | A. Barnes | Employé | En essayant à attac. un bras de presse à foin qui était libre sur wagon plat. | Blessé au dos | |
| Gar. de la man. decot. d'Halifax. | Chas. Waurnell. | do | Tombé d'un wag. en mouv. | do au pied | |
| Jonct'n Ferrona. | Louis Douglas | do | Pris entre les wag. pend. la formation du convoi. | Légèrem. blessé. | |
| Prince's-Lodge | Hugh McNeil | Voyageur | Tombé d'un tr. en mouvem. | Egratigné à la figure et aux m. | |
| Jonction Kent | J. W. Henderson | Employé | En attelant des wagons | Blessé au pouce | |
| Truro | Jno. Hamilton | Ni l'un ni l'autre. | Sauté d'un tr. en mouvem. | do à la tête et l'épaule. | |
| Lévis | F. Couture | do | Marchant sur la voie | Fatal | Mort accidentelle. |
| Saint-Henri | A. Desprès | Employé | En attelant des wagons | Blessé au bras | |
| Moncton | Frank Landry | do | En travaillant avec une machine à mouler. | do à la main. | |
| 1 mille à l'est de Sainte-Flavie. | A. J. McDonald | do | Explos. du verre d'épreuve de la locomotive. | do à l'épaule. | |
| Bible Hill | M. Pitcher. | Voyageur | Sauté d'un tr. en mouvem. | do à la figure | |
| Atel. de Moncton | Jas. Anderson | Employé | Est tombé du toit du fourg. aux bag. sur lequel il trav. | do sérieusem. | |
| Shédiac | J. McFadgen | do | Tombé en cour. pour monter sur le train. | do à la tête | |
| Garage Miller | Fred. Archibald. | do | En attelant des wagons | do à la main. | |
| Moncton | M. Hicks | do | En attelant locomotive aux wagons. | do do | |
| Truro | Peter Carle | do | Sauté d'un tr. en mouvem. | do à la jambe | |
| Elmsdale | A. Morgan | do | Tombé du tender de la loc. | Ent. au poignet. | |
| Près du garage de Sandy-Bay | Elie Brunelle | Voyageur | Sauté d'un tr. en mouvem. | Blessé sérieusem. | |
| New-Castle | David Taylor | Employé | Sauté en bas d'une loc. en m. | do à la tête | |
| Saint-Michel | Mme Beauregard | Voyageur | Tom. à bas du quai de la gare ap. être descendu du conv. | do légèrem | |
| Fosse à ballast Jonc. Windsor | Wm. Yorston | Employé | En aidant à mettre des wagons sur la voie. | do au doigt | |
| Saint-Moïse | L. Durette | do | Le bras de la pompe s'est brisé et l'a fait tomber à bas des wag. sur la voie. | do sérieusem. | |
| Jonct'n Windsor | E. Mattatall | do | En déchargeant des march. | do au pied | |
| ½ mille à l'est de Sayabec | T. Matheson | do | Jeté hors du convoi | do légèrem | |
| ½ mille à l'est de Sayabec | A. Savidant | do | do | do do | |
| ½ mille à l'est de Sayabec | C. Killam | do | En aidant à mettre des wagons sur la voie. | do aux hanches. | |
| Halifax | John Tobin | Ni l'un ni l'a. | Marchant sur la voie. | Fatal | Mort accidentelle. |
| Jonct'n Chatham | C. Rushton | Employé | En déchargeant des march. | Blessé au pied | |
| Halifax | Jos. Carney | do | Le wagon sur lequel il travaillait en a tamponné un autre. | do légèrem | |
| Harcourt | C. Dixon | do | En attelant fourgon au chasse-neige. | do à la main. | |
| Sussex | W. H. Wilbur | do | Fr. p. la loc. p. la fer. d'un c. | do légèrem | |

CHEMIN DE FER

RELEVÉ des accidents arrivés au Canada sur la ligne du chemin

| Date. | Heure du jour. | Noméro du convoi. | Nature du convoi. | Nom du conducteur. | Nom du mécanicien. | N° de la locomotive. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1896. | | | | | | |
| 18 nov.... | 12·45 | Spécial.. | Equipe........... | J. L. Barnhill........... | E. Kennedy........ | 115 |
| 18 do .. | 15·05 | 33 | Express .. .... ... | J. Coffey............... | Wm. Wall......... | 148 |
| 19 do .. | 4·39 | 33 | Express........... | M. Letarte.............. | Jno. Cameron...... | 153 |
| 24 do .. | 9·00 | ....... | Garage............. | ........ ..... .. ...... | Harry Como.. ..... | 191 |
| 25 do .. | 21·05 | Spécial.. | Marchandises. .... | Jas. Swetnam........... | Wm. Coffey.....<br>Geo. Morrison..... | 159<br>136 |
| 1er déc. .. | 12·30 | do .. | Equipe .......... | J. L. Barnhill........... | E. Kennedy........ | 115 |
| 3 do .. | ........ | ........ | .......... ........ | ... ..... ... .... ..... | .................. | ..... |
| 14 do .. | .... ... | ........ | ... ............... | ..... .......... ....... | .................. | ..... |
| 18 do .. | 19·35 | 4 | Express...... ..... | D. McQuarry .... ..... | R. Carr. ........... | 65 |
| 31 do .. | ....... | Spécial.. | Marchandises...... | A. Calder............... | H. Stewart......... | 166 |
| 1897. | | | | | | |
| 15 jan. .. | 12·35 | do .. | do ...... . . | do .............. | do ...... ... | 46 |
| 21 do .. | 13·00 | 55 | do .. . . . . . | Jas. Holmes.. .... .... | Alex. Dunbar...... | 15 |
| 22 do .. | 15·30 | Spécial.. | do .... ...... | J. Buchanan............ | J. A. McDonald.... | 57 |
| 26 do .. | 12·25 | 25 | Express........... | Jas Millican... .. .... | Sam. Trider........ | 150 |

INTERCOLONIAL.

de fer Intercolonial, durant l'exercice terminé le 30 juin 1897—*Suite.*

| Lieu de l'accident. | Nom de la personne victime. | Voyageur ou employé. | Détails de l'accident. | Résultat de l'accident. | Verdict du jury du coroner. |
|---|---|---|---|---|---|
| Dépôt de déblai Waddell, emb. Dartmouth. | Murray Crockett | Employé ... | En attelant des wagons.... | Blessé au doigt.. | |
| 2 milles à l'ouest de Stewiacke.. | Henry Densmore | Ni l'un ni l'autre. | Marchant sur la voie ..... | Fatal ......... | Mort accidentelle. |
| Causapscal...... | J. W. Myles.... | Employé .. | Tombé à bas du tender de la locomotive. | Fatal; mort 2 jrs après l'accident | Pas d'enquête. |
| Saint-Jean ...... | O. S. Irvine..... | do .. | En attelant des wagons.... | Blessé à la tête.. | |
| Jonction Chatham. | T. Anderson.... | do .. | do .... | do à la main. | |
| Embranchement Dartmouth. | John Tufts...... | do .. | Tombé entre deux wagons en mouvement. | do au dos.... | |
| Pont de Red Pine | Fred. Mitchell.. | do .. | Tombé en bas du pont sur lequel il travaillait. | do à la hanche | |
| Près de Trois-Saumons. | E. Lavoie (sourd-muet). | Ni l'un ni l'autre. | Trouvé mort le long de la voie ; on suppose qu'il a été frappé par un convoi. | Fatal.......... | Trouvé mort |
| Passage à niveau Anderson, près de Salisbury. | Mme Ryder..... | do .... | Traversant la voie en voiture. | Blessé sérieusement. | |
| Antigonish ..... | Alex. McDougall | Employé ... | Tombé d'un convoi en mouvement. | Blessé au cou-de-pied et au talon | |
| Tracadie....... | Simon Petipas .. | do .. | Wagonnet tamp. p. un conv. | Blessé sérieusem. | |
| Antigonish .... | D. R. Sutherland | do .. | En attelant des wagons.... | do au pouce.. | |
| 1½ mille à l'ouest de Hopewell. | Hy. Shattick.... | Ni l'un ni l'autre. | Marchant sur la voie .. | do au dos.... | |
| | A. Edgecombe.. | Cr. de c. def. | Jeté hors du convoi . . .. | Fatal .... .... | Mort accid. |
| | Mlle Patriquin.. | Voyageur .. | do .. .. | do ......... | do |
| | Jno. Barnes..... | do .. | do .... | Blessé légèrem'nt | |
| | R. R. Wallace.. | do .. | do .... | do à la fig. et au dos | |
| | W. J Wallace.. | do .. | do ..... | Fig. égratignée.. | |
| | R. F. Keith ... | do .. | do ..... | Entorse au c.-d-p | |
| | Robt. McNeil... | do .. | do .. .. | Fig. égratignée.. | |
| | J. W. Fenton... | do .. | do .... | Légère contusion au front. | |
| | Boswell White.. | do . | do ..... | Blessé légèrem'nt | |
| | Mlle Effie Sears. | do .. | do ..... | Ebranleme't gén. du syst. nerveux | |
| | L'hon. F. W. Borden. | do .. | do ...... | Blessé à la figure et au dos. | |
| | Dr. Calkin...... | do .. | do ..... | Léger ébr. du système nerv. | |
| Etang Palmer, près de Dorchester. | Ed. Reid.. .... | do .. | do ..... | Blessé à la figure | |
| | Robt. McDonald | do .. | do ...... | do au bras.. | |
| | Chas. Fawcett .. | do .. | do ..... | do légèrem'nt | |
| | Walter Cahill... | do .. | do .... | do à la tête.. | |
| | H. H. Colpitts.. | do .. | do .. . . | Ebranleme't gén. du syst. nerveux | |
| | Bazile Le Blanc. | do .. | do ...... | Blessé au cuir ch. | |
| | H. M. Cole..... | do .. | do ... . | do à la figure | |
| | Ferd. Bourque.. | do . | do .. ... | Lég. contusion à l'estomac. | |
| | E. White. .. .. | do .. | do ..... | Blessé à la tête.. | |
| | Miss Gallagher.. | do .. | do .. | Légère contusion au poignet. | |
| | Mme Hodge | do .. | do ..... | Blessé à la tête.. | |
| | Eddie H. Davies (enfant) | do .. | do ... . | Blessé très légèrement. | |
| | J. E. Buckley... | do .. | do ... . | Blessé aux jamb. | |
| | Ed. Blanche.... | do .. | do ... | do à la tête.. | |

CHEMIN DE FER

RELEVÉ des accidents arrivés au Canada sur la ligne du chemin

| Date. | Heure du jour. | Numéro du convoi. | Nature du convoi. | Nom du conducteur. | Nom du mécanicien. | N de la locomotive. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1897. | | | | | | |
| 26 janv.. | 12·25 | 25 | Express ...... .. . | Jas. Millican ............ | S. Trider............ | 150 |
| 16 février. | 14 50 | Spécial.. | Marchandises....... | Jno. Henderson.......... | Jno. Stewart, jeune.. | 207 |
| 23 do .. | 3·40 | 33 | Express ........ . . | Geo. Walker............. | J. Cameron......... | 153 |
| 1er mars.. | 9·20 | ........ | Chasse-pierre ...... | Ls. Proulx......... ..... | Ls. Dutil..... ..... | 126 |
| 6 do .. | 16·40 | 37 | Marchandises. .... | J. W. Henderson......... | J. Morton.......... | ..... |
| 12 do .. | 16·30 | ........ | Locomotive......... | .. . ..... ............... | Thos. J. Scott ..... | 13 |
| 18 do .. | 23·20 | 34 | Express .... .. .... | M. Letarte.... .......... | J. Cameron......... | 152 |
| 19 do .. | 8·00 | Spécial.. | Equipe............. | S. Bernier.............. | T. Matheson.. ..... | 77 |
| | | | | | W. Murphy.... .... | 30 |
| 25 do .. | 16·15 | ...... | Locomotive légère... | ........................ | T. W. Henry.. .... | 32 |
| 2 avril .. | 15·20 | 34 | Express.......... | M. Letarte.......... .. | Ls. Sheedy ........ | 125 |
| 3 do .. | ........ | ....... | ........... ...... | ... ... ... ..... ..... | .................. | ..... |
| 13 do .. | 14·30 | ........ | Garage............ | ........................ | A. Sproull......... | 23 |
| 19 do .. | 19 00 | Spécial.. | Marchandises . ... | Jas. Buchanan..... ..... | Jas. O'Toole... ... | 178 |
| 26 do .. | 21·35 | do .. | do .......... | E. Rioux................ | L. Sheedy.... .... | 205 |
| 4 mai .. | 20·00 | ........ | Garage............ | ...... . ........... | T. Wilkins.... ..... | 35 |
| 20 do .. | 9·10 | Spécial.. | Marchandises. .. . | Ls. Bélanger.... ....... | F. Henry........... | 11 |
| 23 do .. | 23·45 | do .. | do ...... ..... | H. Bégin ..... ...... .... | Ls. Sheedy......... | 5 |
| | | | | | A. Boisvert......... | 205 |
| 24 do .. | 5·55 | 14 | Omnibus ..... ... | F. A. Davison.... ....... | R. McDonald... ... | 134 |
| 30 do .. | 24·30 | Spécial.. | Marchandises. ..... | S. Bernier.............. | Wm. Fraser........ | 11 |
| 1er juin .. | 17·30 | ........ | Garage....... .... | ........................ | R. James ......... | 190 |
| 19 do .. | 1·15 | Spécial.. | Marchandises...... | J. B. Crockett.......... | E. Rushton......... | 207 |
| 21 do .. | 23·00 | ........ | .................. | ....................... | ........ ........ | .... |

INTERCOLONIAL.

de fer Intercolonial, durant l'exercice terminé le 30 juin 1897—*Fin.*

| Lieu de l'accident. | Nom de la personne victime. | Voyageur ou employé. | Détails sur l'accident. | Résultat de l'accident. | Verdict du jury du coroner. |
|---|---|---|---|---|---|
| Palmer's Pond | Wm. Wiltshire.. | Employé, C. C.P. | Lancé hors du convoi...... | Blessé légèrem't à l'estomac. | |
| | J. S. Barbee.... | do .. | do ..... | Blessé à la tête et à la jambe. | |
| | R. H. Webb.... | do .. | do .... | Blessé à la tête et au corps. | |
| | A. Burch.. ..... | do .. | do ...... | Blessé à la tête et à la main. | |
| | A. Nugent...... | do . | do ..... | Blessé au dos ... | |
| | Wm. Russell.... | do .. | do ...... | Dos et bras échaudés. | |
| | H. B. Peck.... | Courrier de ch. de fer. | do ...... | Blessé à la figure et au corps. | |
| | —. Smith....... | Employé des messager. | do ..... | do do | |
| | J. W. Howard.. | V. de journ.. | do ... | Blessé aux hanc. | |
| | Percy Campbell. | Employé ... | do ..... | do aux jamb. | |
| | Jas. Linkletter.. | do .. | do .... | do à l'oreille. | |
| | Isaac Campbell.. | do .. | do .... | Cont. aux jambes et aux hanches. | |
| | C. C. Thomson.. | do .. | do ...... | Blessé aux bras. | |
| | John Berry..... | do .. | do .... | Léger ébranlem. | |
| | Jas. Millican.... | do .. | do .... | Cont. à la figure et au corps. | |
| Palmer's-Pond.. | W. E. Dixon (sourd et muet). | Ni l'un ni l'autre. | Marchant sur la voie...... | Fatal ........ . | Mort accidentelle. |
| Causapscal...... | G. Gagnon ..... | Employé.... | En essayant à empêcher la vapeur de s'échapper du raccordement du tuyau. | Blessé à la main. | |
| Levis . . ..... | Aug. Fafard.... | Ni l'un ni l'a. | Travers. la voie en voiture. | Fatal .. ...... | do |
| Quai Hodgin, près de la riv. Jacquet. | Jas. Young..... | do .... | Marchant sur la voie... .. | Blessé à la jambe et à la tête. | |
| Campbellton.... | Mme David Grégoire. | do .... | Un chev. ayant pris le mors aux dents l'a jetée hors d'un train. sous la locom. | Fatal .... ..... | Mort accidentelle. |
| Beau-Rivage... | J. Cameron... | Employé ... | Lancé hors du convoi...... | Blessé légèrem't. | |
| | O. Gilker..... | do .. | do ...... | do .. | |
| | B. Mason..... | do .. | do ...... | do .. | |
| 1 mille à l'E. de Maria. | Wm. Murphy .. | do .. | do ...... | Blessé à la tête et au pieds....... | |
| Ch. de fer de la Baie-des-Chal. | D. McLaughlin.. | do .. | do .... | Blessé à la jambe et au dos...... | |
| Jonction de Dalhousie. | T. McLean...... | do .. | En attelant la locomotive aux wagons. | Blessé au doigt.. | |
| Saint-Valier..... | Vital Roy ...... | Ni l'un ni l'a. | En posant la voie.......... | Fatal ...... .. | Mort accidentelle. |
| Apohaqui....... | F. L. Gross..... | Employé ... | En s'efforçant d'éteindre l'incendie à la gare. | Blessé légèrem't. | |
| Pictou...... ... | Henry Ward.... | do .. | En essayant de monter sur un wagon en mouvement. | do .. | |
| Stellarton ..... | E. Matatall..... | do .. | Tombé à bas du chasse-p. en ess. d'att. la loc. à un wag. | Blessé à la jambe. | |
| Saint-Pascal.... | X. Michaud .... | Ni l'un ni l'a. | Traversant la voie......... | Fatal ........... | Pas d'enquête. |
| Saint-Jean ...... | J. Maher. ..... | Employé ... | En attelant la locomotive à un wagon. | Blessé au pouce.. | |
| Amqui.......... | Jos. Martin .... | do .. | do do | do au doigt.. | |
| Chaudière .... | A. Côté........ | do | Censé avoir été frappé par un convoi, étant sur un wagonnet. | Fatal .......... | Trouvé mort sur la voie. |
| Stewiacke .... . | Mme Andrews .. | Ni l'un ni l'a. | Sauté à b. d'un c. en mouv. | Blessé légèrem't. | |
| Sainte-Flavie.... | J. Deschamplains | Employé. .. | En aiguillant.............. | Ent. au cou-dep.. | |
| Saint-Jean...... | Thos. Connolly.. (âgé de 6 ans). | Ni l'un ni l'autre. | Se tenant debout sur la voie entre les wagons......... | Légère bless. à la tête et à la main | |
| Spring-Hill. .... | H. Bray........ | Employé ... | En attelant des wagons.... | Fatal .... .... | Mort accidentelle. |
| Saint-Jean...... | Joseph Higgins.. | Ni l'un ni l'autre. | Trouvé couché le long de la voie. | Légérem. blessé.. | |

## CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DU DIRECTEUR GÉNÉRAL,
MONCTON, N.-B., 12 novembre 1897.

MONSIEUR,—Conformément aux ordres donnés par vous, le chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs a été entretenu et exploité à partir du 28 décembre 1896 jusqu'au 31 mai 1897.

La longueur de cette voie ferrée est de soixante-neuf milles, depuis le raccordement avec le chemin de fer Intercolonial à la gare de Métapédia jusqu'à Caplan, terminus de la ligne.

J'inclus un relevé indiquant les recettes brutes et les frais d'exploitation durant les cinq mois.

| | |
|---|---|
| Les frais d'exploitation ont été de.... | $18,679 97 |
| Les recettes brutes ont été de.... | 6,725 08 |
| | $11,954 89 |

Le coût du déblai de la neige et de la glace a été de $4,812.24, et se trouve compris dans les frais d'exploitation.

Il y a eu une grande inondation et un grand amoncellement de glace dans la rivière Ristigouche le 28 avril 1897, et le coût de la réparation des dommages au remblai provenant de ces causes a dépassé mille dollars.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER,
*Gérant général des chemins de fer de l'État.*

M. COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.,
Sous-ministre et ingénieur en chef des chemins de fer et canaux.

## CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

COMPTE D'EXPLOITATION—CHEMIN DE FER DE LA BAIE-DES-CHALEURS.

Cinq mois expirés le 31 mai 1897.

| Dépenses. | Cinq mois expirés le 31 mai 1897. | Recettes. | Cinq mois expirés le 31 mai 1897. |
|---|---|---|---|
| | $ c. | | $ c. |
| Frais de traction .... | 6,198 00 | Voyageurs.... | 3,079 91 |
| Dépenses des wagons.... | 2,503 28 | Marchandises.... | 3,617 87 |
| Entretien de la voie.... | 9,149 21 | Recettes des messageries.... | 27 30 |
| Depenses des gares .... | 792 25 | | |
| Frais généraux.... | 37 23 | | 6,725 08 |
| | | Balance.... | 11,954 89 |
| Total.... | 18,679 97 | Total.... | 18,679 97 |

Certifié correct,
T. WILLIAMS,
*Chef comptable et trésorier.*

MONCTON, N.-B., 30 juin 1897.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Bureau du directeur général des chemins de fer de l'État,
Moncton, N.-B., 9 novembre 1897.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous soumettre les relevés suivants des opérations du chemin de fer d'embranchement de Windsor pour l'exercice terminé le 30 juin 1897 :—

N° 1. Compte du revenu.
2. Entretien de la voie et des travaux d'art.
3. Bilan général.
4. Etat des recettes.

Je vous transmets aussi le rapport de l'ingénieur en chef sur la condition de la voie et des travaux d'art.

Cette ligne, de trente-deux milles de longueur, a été exploitée pendant l'année par la Compagnie du chemin de fer Dominion-Atlantic, aux mêmes conditions que l'année dernière, c'est-à-dire que la compagnie doit garder pour elle les deux tiers des recettes brutes et de donner l'autre tiers à l'Etat, les frais d'entretien étant à la charge de ce dernier.

Les recettes brutes indiquent une augmentation dans la part qui revient à l'Etat, comparées à celles de l'an dernier :—

| | |
|---|---|
| En 1896-97 | $40,603 23 |
| En 1895-96 | 36,561 83 |
| Augmentation | $ 4,041 40 |

Les recettes provenant du mouvement des voyageurs ont augmenté de cinq cents dollars et trente cents, et celles provenant du mouvement des marchandises de trois mille cinq cent quarante-quatre dollars et soixante-dix-huit cents.

Les dépenses d'entretien ont diminué comme suit :—

| | |
|---|---|
| En 1895-96 | $16,476 46 |
| En 1896-97 | 10,821 04 |
| Diminution | $5,655 42 |

Les recettes et les dépenses se comparent comme suit :—

| | |
|---|---|
| Recettes | $40,603 23 |
| Dépenses | 10,821 04 |
| Recettes nettes | $29,782 19 |

Les réparations et renouvellements nécessaires ont été faits, et la voie et les constructions sont en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER,
*Gérant général des chemins de fer de l'Etat.*

M. Collingwood Schreiber, C.M.G.,
Sous-ministre et ingénieur en chef des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
MONCTON, N.-B., 9 novembre 1897.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser mon rapport sur l'embranchement Windsor pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

VOIE.

Durant l'année, 7 groupes d'attaches à rails de croisement ont été posés, aussi deux nouvelles éclisses à rails d'acier de 4½.

TRAVERSES.

On a renouvelé dans le cours de l'année mille deux cents traverses ordinaires et quatre groupes de traverses de croisement.

CLÔTURES.

On a posé 1,439 perches de clôture en fil métallique barbelé et à treillis aux endroits où il n'y avait pas encore de clôtures.

On a fait des réparations considérables aux clôtures déjà existantes.

QUAIS ET CHEVALETS.

Le quai de Windsor a été renouvelé sur une distance d'environ 200 pieds.

BATIMENTS ET PLATES-FORMES.

A Windsor, un des côtés de la remise aux marchandises a été recouvert en bardeaux et les quais des voyageurs ont été renouvelés sur un espace de 300 pieds sur 12.

A Ellershouse, le quai des voyageurs a été baissé de deux pieds et les réparations nécessaires ont été faites aux bâtiments de la gare.

Les réparations nécessaires ont été faites à tous les autres bâtiments de gare sur toute la ligne.

PONTS ET PONCEAUX.

Renouvelé une courbe en pin dur et deux poutres sous le pont Jordan.

On a réparé un certain nombre de fosses garde-bestiaux tout le long de l'embranchement.

A Beaver-Bank, un ponceau fermé a été renouvelé avec de la pierre.

Près du Mont Uniacke, un ponceau qui était enfoncé a été renouvelé avec 72 pieds de tuyau en fer de 24 pouces.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

On a ajouté 930 pieds aux voies de garage.

Sept nouvelles barrières de ferme et un certain nombre de passages à niveau pour fermes ont été renouvelés à divers points sur l'embranchement.

Les réparations nécessaires ont été faites à la balance de la gare de Newport.

La voie de cet embranchement est en bon ordre sur toute l'étendue de la ligne.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
WM. B. MACKENZIE,
*Ingénieur en chef.*

D. POTTINGER,
Gérant général des chemins de fer de l'Etat,
Moncton.

## N° 1.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

COMPTE DU REVENU, pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

| Exercice précédent. | Dépenses. | Exercice terminé le 30 juin 1897. | Exercice précédent. | Recettes. | Exercice terminé le 30 juin 1897. |
|---|---|---|---|---|---|
| $ c. | | $ c. | $ c. | | $ c. |
| 16,476 46 | Entretien de la voie et des travaux d'art | 10,821 04 | 12,878 28 | Voyageurs | 13,378 58 |
| 20,085 37 | Balance | 29,782 19 | 22,528 03 | Marchandises | 26,072 81 |
| | | | 1,155 52 | Malles | 1,151 84 |
| 36,561 83 | | 40,603 23 | 36,561 83 | | 40,603 23 |

E. et O. E.

T. WILLIAMS,
*Comptable-chef et trésorier.*

MONCTON, N.-B., 30 juin 1897.

## Nᵉ 2.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

ENTRETIEN de la voie et des travaux d'art, année expirée le 30 juin 1897.

| Exercice précédent. | —— | Exercice terminé le 30 juin 1897. |
|---|---|---|
| $ c. | | $ c. |
| 7,396 05 | Réparations à la voie | 5,691 11 |
| 3,869 15 | Rails et attaches | 201 42 |
| 2,696 20 | Traverses | 1,135 12 |
| 47 20 | Ponts | 94 81 |
| 28 07 | Signaux | 19 34 |
| 3 58 | Ponceaux, fosses-bestiaux, etc | 887 38 |
| 541 61 | Quai à Windsor | 441 20 |
| 543 30 | Bâtiments et plates-formes | 383 57 |
| 5 12 | Wagonnets de tournée et wagonnets à bras | 28 49 |
| 346 81 | Enlèvement de la neige et de la glace | 350 07 |
| 145 13 | Outillage et réparations | 136 07 |
| 433 13 | Clôturage | 975 30 |
| 408 95 | Bureau du comptable et dépenses | 430 86 |
| 12 16 | Divers | 46 30 |
| 16,476 46 | | 10,821 04 |

E. et O. E.

T. WILLIAMS,
*Comptable-chef et trésorier.*

MONCTON, N.-B., 30 juin 1897.

## N° 3.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

DT. BILAN GÉNÉRAL, exercice terminé le 30 juin 1897. AV.

| 1897. | | $ c. | 1897. | | $ c. |
|---|---|---|---|---|---|
| 30 juin... | Compte de vieux rails.......... | 10,694 28 | 30 juin... | Compte fédéral.............. | 12,874 68 |
| | Département du matériel..... | 2,180 40 | | | |
| | | 12,874 68 | | | 12,874 68 |

E. et O. E.

T. WILLIAMS,
*Comptable-chef et trésorier.*

MONCTON N.-B., 30 juin 1897.

## N° 4.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

ETAT MENSUEL DES RECETTES—Un tiers.

| Mois. | Voyageurs. | Marchandises. | Malles. | Totaux. |
|---|---|---|---|---|
| | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| 1896—Juillet........................ | 1,673 48 | 1,463 54 | 96 91 | 3,233 93 |
| Août........................ | 2,058 08 | 1,505 72 | 96 91 | 3,660 71 |
| Septembre........................ | 1,948 27 | 3,527 05 | 96 90 | 5,572 22 |
| Octobre........................ | 1,186 81 | 3,879 32 | 96 91 | 5,163 04 |
| Novembre........................ | 886 77 | 3,086 14 | 96 90 | 4,069 81 |
| Décembre........................ | 856 75 | 1,869 11 | 96 91 | 2,822 77 |
| 1897—Janvier........................ | 672 47 | 1,884 23 | 94 45 | 2,651 15 |
| Février........................ | 535 21 | 2,206 19 | 94 45 | 2,835 85 |
| Mars........................ | 685 03 | 1,954 64 | 94 46 | 2,734 13 |
| Avril........................ | 889 28 | 1,865 83 | 95 68 | 2,850 79 |
| Mai........................ | 877 03 | 1,451 76 | 95 68 | 2,424 47 |
| Juin........................ | 1,109 46 | 1,379 28 | 95 68 | 2,584 36 |
| Totaux........................ | 13,378 58 | 26,072 81 | 1,151 84 | 40,603 23 |

E. et O. E.

T. WILLIAMS,
*Comptable-chef et trésorier.*

MONCTON, N.-B., 30 juin 1897.

## CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

BUREAU DE L'ADMINISTRATEUR GÉNÉRAL DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT,
MONCTON, N.-B., 11 novembre 1897.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter le rapport suivant sur l'exploitation du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, pour l'exercice qui s'est terminé le 30 juin 1897.

Je joins à ce rapport celui du surintendant et des relevés de divers comptes.

La longueur de la ligne est la même que l'an dernier, 210 milles.

Il n'y a pas eu de dépenses pour le compte du capital, le coût total du chemin de fer le 30 juin 1897 étant de $3,750,565.38.

| | |
|---|---|
| Les frais d'exploitation pendant l'année ont été de.... | $240,488 90 |
| Les recettes brutes de ........................................ | 153,443 13 |
| | $ 87,046 77 |

Comparés à l'exercice précédent, il y a augmentation dans les frais d'exploitation de $15,251.34, et dans les recettes une augmentation de $6,966.59.

L'augmentation des recettes a porté sur toutes les classes du trafic; les recettes des voyageurs ayant augmenté de $336.95, le mouvement des marchandises de $4,480.74, et celui des malles et divers, de $2,148.90.

Le nombre des voyageurs transportés a diminué de 1,088, et le poids des marchandises a augmenté de 5,756 tonnes.

Il y a eu augmentation dans la quantité d'avoine, de pommes de terre et de racines, huîtres, sel et œufs transportés; et diminution en ce qui concerne les farines, le poisson, la houille, l'empois, beurre et fromage et les produits de la forêt.

L'augmentation des déboursés a été causée par la dépense inusitée qu'il a fallu faire pour remplacer les bâtiments et le matériel roulant détruits par un incendie à Tignish le 30 août 1896, et par le prix plus élevé payé pour les rails neufs.

Douze milles et demi de voie ont été renouvelés; les rails de fer pesant quarante livres à la verge ont été remplacés par de nouveaux rails d'acier pesant cinquante livres à la verge.

Trois ponts en bois ont été remplacés par des ponts en acier.

Une voiture de première classe, six wagons fermés à marchandises, trois wagons à bestiaux, un chasse-neige et un wagon *flanger* ont été reconstruits aux ateliers du chemin de fer.

On a fait les réparations et renouvellements nécessaires, et le chemin de fer ainsi que le matériel roulant sont en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER,
*Administrateur général des chemins de fer de l'Etat.*

M. COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.,
Sous-ministre et ingénieur en chef des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

## CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

BUREAU DU SURINTENDANT,
CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 septembre 1897.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur l'exploitation du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

Je joins au présent rapport les états suivants préparés par le comptable et auditeur :—

N° 1. Compte du capital.
2. Compte des recettes.
3. Frais de traction.
4. Dépenses des wagons. (Relevé n° 1.)
5. Entretien de la voie et des travaux d'art. ( do 2.)
6. Dépenses de gares. ( do 3.)
7. Frais généraux. ( do 4.)
8. Compte général du menu matériel. ( do 5.)
9. Bilan général.
10. Etat comparatif des moyennes.
A. Etat mensuel des frais de traction.
B. Etat de service et de la consommation de locomotives.
C. Etat mensuel du service des wagons.
D. Etat du nombre des locomotives, wagons, chasse-neige et flangers.
E. Etat comparatif des dépenses de la division mécanique.

La longueur du chemin en exploitation durant l'exercice a été la même que l'année dernière, savoir, 210 milles.

### COMPTE DU CAPITAL.

| | |
|---|---|
| Les déboursés à compte du capital s'élevaient, le 30 juin 1896, à | $3,750,565 38 |
| Aucune addition n'ayant été faite durant l'année, les déboursés, le 30 juin 1897, restent au même chiffre que pendant l'exercice précédent | 3,750,565 38 |

### COMPTES DES RECETTES.

Le mouvement des marchandises accuse une augmentation satisfaisante comparé à celui des deux années précédentes. Bien qu'il n'y ait eu que peu ou point de demande pour les pommes de terre, des quantités considérables d'avoine ont été expédiées sur les marchés anglais, et la majeure partie de ce produit a été transportée par chemin de fer aux ports d'expédition principaux.

Comparaison des recettes et des frais et emploi d'argent pour l'exercice :—

| | |
|---|---|
| Recettes brutes | $153,443 13 |
| Frais et emploi d'argent | 240,489 90 |
| | $ 87,046 77 |

Comparaison des recettes des deux derniers exercices :—

| | |
|---|---|
| En 1896-97 | $153,443 13 |
| 1895-96 | 146,476 54 |
| | $ 6,966 59 |

Comparaison des recettes du service des voyageurs :—

| | |
|---|---|
| En 1896-97 | $ 62,695 07 |
| 1895-96 | 62,358 12 |
| | $ 336 95 |

Comparaison des recettes du service des marchandises :—

| | |
|---|---|
| En 1896-97 | $ 69,872 66 |
| 1895-96 | 65,391 92 |
| | $ 4,480 74 |

Comparaison des recettes du service des malles et d'autres sources :—

| | |
|---|---|
| En 1896-97 | $ 20,875 40 |
| 1895-96 | 18,726 50 |
| | $ 2,148 90 |

Comparaison du nombre des voyageurs transportés :—

| | |
|---|---|
| En 1896-97 | 121,498 |
| 1895-96 | 122,586 |
| | 1,088 |

Comparaison du poids des marchandises transportées :—

| | |
|---|---|
| | Tonnes. |
| En 1896-97 | 52,151 |
| 1895-96 | 46,355 |
| | 5,756 |

FRAIS.

Les frais d'exploitation ont dépassé de $10,351.34 ceux de l'année précédente. On a fait, cependant, durant l'année, beaucoup plus que la quantité ordinaire de travail. Un incendie désastreux qui s'est déclaré dans le village de Tignish, le 20 août 1896, a détruit les propriétés suivantes : Remise à locomotives et contenu, y compris la locomotive n° 6, la remise à charbon et l'appareil d'ascension, 300 tonnes de charbon, logement du chef de gare et remise à charbon combinés, 6 wagons fermés, 1 wagon flanger et un chasse-neige, le tout estimé à $11,000 ou $12,000. Toutes ces propriétés ont été remplacées à l'exception du flanger. Le parc de Tignish a été entièrement remodelé et les diverses nouvelles constructions sont placées beaucoup plus commodément que ne l'étaient les anciennes. Une nouvelle voiture de première classe, d'un dessin et d'un fini tout à fait moderne, a été construite pour remplacer l'une des anciennes. Plusieurs wagons plates-formes et wagons à bestiaux ont aussi été construits, et les réparations nécessaires ont été faites à un nombre considérable de wagons fermés, ajoutant ainsi beaucoup à la dépense sous ce chef.

Le prix de revient de rails d'acier achetés durant l'année a excédé de $5,239 celui de la même quantité achetée l'année précédente.

Les vieux ponts en bois à Bradalbane, Peakes et Naufrage ont été remplacés par des tabliers en acier, et celui d'Alberton a été remplacé par un ponceau double fermé en cèdre.

Comparaison des frais et emplois d'argent des deux derniers exercices :—

| | |
|---|---|
| En 1896-97 | $240,489 90 |
| 1895-96 | 225,138 56 |
| | $ 15,351 34 |

Comparaison avec l'exercice précédent:—

Par mille parcouru par les locomotives:

| | Cents. |
|---|---|
| En 1896-97 | 70.82 |
| 1895-96 | 59.38 |

Par mille parcouru par les trains—

| | |
|---|---|
| En 1896-97 | 94.67 |
| 1895-96 | 91.60 |

Par mille de chemin de fer—

| | |
|---|---|
| En 1896-97 | $1,145 19 |
| 1895-96 | 1,072 09 |

Mille tonnes de rails d'acier, attaches non comprises, ont été posées pour remplacer les vieux rails de fer sur un parcours de 12½ milles. Huit milles des nouveaux rails ont été posés entre Piusville et Alberton, et 4½ entre Mount-Stewart et Peakes. Les rails d'acier s'étendent maintenant de Charlottetown vers l'ouest jusqu'à Alberton, et de Royalty-Junction vers l'est jusqu'à deux milles en deçà de Peakes, le nombre de milles de voie sur laquelle on a remplacé les vieux rails par des rails d'acier était de 139 à la fin de l'exercice, laissant encore 71 milles de vieux rails à remplacer.

Toutes les voies dans le parc de Tignish, à l'exception d'un garage privé, ont été pourvues de rails neufs. On a employé mille verges cubes de terre à niveler les nouvelles voies et abords des nouveaux bâtiments dans le parc de Tignish. La plaque tournante a été transportée ailleurs et reconstruite.

A Souris, une nouvelle fondation a été mise en dessous de la balance à peser les wagons, et six appareils d'aiguillage ont été renouvelés dans les parcs où les anciens rails ont été remplacés par des rails d'acier.

TRAVERSES.

On a renouvelé durant l'année 65,000 traverses ordinaires et 35 groupes de traverses d'aiguilles, ainsi que 25 heurtoirs et cadres; on a employé en outre 2,350 traverses de rebut dans les parcs et voies d'évitement.

BALLASTAGE.

Durant l'année on a distribué sur la voie, là où le besoin s'en faisait le plus sentir, 13,540 verges cubes de ballast.

CLÔTURES.

Quinze milles et un quart de vieille clôture ont été remplacés par 49,305 pieds de clôtures en treillis de fil de fer et 31,138 pieds de clôture en fil de fer barbelé. On a reconstruit 5,740 pieds de clôtures paraneiges et réparé 1,429 pieds. 100 barrières portatives de clôtures paraneiges ont été construites. Cent barrières de fermes ont été remplacées par des barrières en treillis de fil de fer, et beaucoup de main-d'œuvre et de matériaux ont été employés à réparer les vieilles clôtures le long de la ligne.

VOIES DE GARAGE.

La courbe à la gare de Colville a été rapprochée de 12 pieds, et la voie de garage a été démolie et réparée du côté opposé de la voie pour la plus grande commodité du public.

A Saint-Louis, la voie d'évitement a été allongée de 300 pieds.

PONTS ET PONCEAUX.

A Bradalbane, l'ancien pont en bois a été remplacé par une travée en acier de 44 pieds, appuyée sur des culées en cèdre construites pour réunir deux tabliers. Le vieux pont en bois à Peakes a été remplacé par un tablier en acier de 26 pieds avec dessus type, reposant sur des culées en cèdre qui raccourcissent de 30 pieds la structure originale.

Le tablier central du pont de bois à Naufrage a été remplacé par une travée en acier de 44 pieds et un tablier type a été posé.

Une arche a été posée sous le pont à Marie.

Une arche a été également posée sous le pont Midgell.

Le pont de Saint-Pierre a été peinturé. Le pont à Five-Houses a aussi été peinturé. Un tablier type a été posé au pont Pawe.

Deux longrines et une poutre en fer forgé à contre-fiche au pont Emerald ont été renouvelées.

Le viaduc du chemin public à Souris a été reconstruit.

Le vieux pont en bois à Alberton a été remplacé par un double ponceau fermé en cèdre.

On a fait toutes les réparations nécessaires aux autres ponts.

Vingt-cinq fosses garde-bestiaux ont été reconstruites.

Huit ponceaux en bois ont été reconstruits et un ponceau a été remplacé par un tuyau en fer de 12 pouces.

BATIMENTS ET PLATES-FORMES.

A Tignish une nouvelle gare avec logement pour le chef, une remise à locomotive avec trois fosses et une remise à charbon pouvant contenir 500 tonnes de houille ont été érigés pour remplacer les constructions détruites par le feu.

Une nouvelle station à signaux et un nouveau quai ont été construits près de Duvar et la gare a été peinturée.

A Harmony, la station à signaux et le quai ont été reconstruits, et la gare a été peinturée.

Le quai a été renouvelé à Portage.

A Ellerslie, le quai a été remplacé.

A Miscouche le quai a été renouvelé.

Le quai a été renouvelé à Traveller's-Rest.

Le quai a été remplacé à Clyde.

Le quai a été renouvelé à New-Annan.

A Sainte-Thérèse, le quai a été renouvelé

A Brackley-Point, le quai a été remplacé.

Le quai a été remplacé à Union.

A Douglass, le quai a été renouvelé.

Des réparations ont été faites aux quais des gares partout où elles étaient nécessaires.

La gare de Bloomfield a été peinturée à l'extérieur.

A Tignish, Wellington, Miscouche, Summerside, Kensington, North-Wiltshire, Royalty-Junction et York, les bureaux et salles d'attente ont été blanchis à la chaux et rafraîchis.

La gare de Hunter-River a été peinturée à l'extérieur.

Une nouvelle cuisine de 14 x 20 a été construite à Morell, et la gare et le logement ont été peinturés à l'intérieur et à l'extérieur.

A Mount-Stewart et à Port-Hill les plafonds de la remise à marchandises ont été boisés.

L'entrepôt sur le quai à Georgetown a été exhaussé de deux pieds et les fondations en bois ont été renouvelées.

Soixante-dix pieds de la remise à convois de Georgetown ont été coupés, transportés au quai et ajoutés à l'entrepôt sur le quai. Un plancher neuf de madrier de trois pouces a été posé dans ce bâtiment et une fondation en bois a été mise en

dessous. Le toit a aussi été recouvert en bardeau et le bâtiment a été aménagé pour l'entreposage des marchandises.

La toiture de la remise aux locomotives à Georgetown a été réparée. L'un des côtés de la toiture de la gare de Georgetown a été recouvert en bardeau, une nouvelle allonge a été ajoutée au bâtiment et aménagée; la salle des bagages a été déplacée et un plancher neuf a été posé.

Le logement du chef à Royalty-Junction a été exhaussé, les sablières ont été renouvelées et la maison a été peinturée en dehors; l'intérieur a été complètement peinturé et rafraîchi.

Les toits de la gare et de la salle des bagages du Cap-Traverse ont été recouverts en bardeau.

La toiture de la remise aux locomotives du Cap-Traverse a été réparée, un puits a été creusé et une pompe a été posée pour l'usage du chef de gare.

Le parc aux bestiaux à Alberton a été reconstruit et agrandi.

Un nouveau toit en goudron et gravier a été posé sur la gare O'Leary et une allonge de 30 pieds a été ajoutée à la remise aux marchandises, donnant ainsi beaucoup plus d'espace pour les marchandises, qui se trouvaient très à l'étroit.

La toiture de la remise aux locomotives à Summerside a été partiellement recouverte en bardeau.

La remise au charbon à Summerside a été exhaussée de deux pieds, le plancher a été renouvelé en madrier de trois pouces et les pans ont été reconstruits.

On a aménagé de nouveaux cabinets de toilette à Georgetown, Cardigan, au Cap-Traverse, à Tignish et à Bedford.

A Tignish, on a foré un puits et posé une pompe.

A Alberton, le logement du chef de gare a été exhaussé et les fondations ont été reconstruites.

La toiture de la remise aux locomotives à Souris a été partiellement recouverte en bardeau.

Une nouvelle cheminée, qui en remplace trois anciennes, a été construite à la gare de Kensington.

Un côté du toit de la gare de Port-Hill a été recouverte en bardeau.

La toiture de la remise aux locomotives à Summerside a été partiellement recouverte en bardeau.

A Charlottetown, la toiture de la gare a été réparée en y posant 20 carrés de triple toiture. Le toit de la remise aux marchandises a été partiellement recouvert en bardeau, 30,000 bardeaux étant employés à cette fin. L'atelier de peinture a été agrandi de plusieurs pieds; les claires-voies ont été réparées et le toit a été partiellement recouvert en bardeau. Les planchers de la rotonde et de l'atelier des machines ont été renouvelés en madriers de trois pouces. Quatre nouvelles claires-voies ont été pratiquées dans le toit de l'atelier des machines, et cinq claires-voies dans la toiture de l'atelier des wagons.

Un plancher supérieur a été posé dans une partie de la remise aux marchandises, pour l'entreposage des marchandises d'un poids léger.

QUAIS.

Pour réparer le quai de Summerside, on a employé 250 tonnes de bois de pruche, 200 tonnes de pierre, 14 wagons de fascines, 300 verges cubes de terre glaise et 40 longs pilotis.

Quinze tonnes de pierre et 15 tonnes de bois ont été employées pour réparer le quai d'Alberton.

Vingt mille pieds superficiels de madrier de pruche de trois pouces ont été employés sur le quai de Charlottetown.

Pour réparer le quai de Georgetown, on a employé 100 verges cubes de ballast, 2 wagons de fascines et 15 tonnes de pierre.

Cent tonnes de pierre, 50 verges cubes de glaise et 100 pieds de madrier de 3 pouces ont été employés aux réparations du quai de Souris.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

## MATÉRIEL ROULANT.

Voici un résumé des principaux ouvrages faits dans les ateliers de la division de la mécanique :—

### *Réparations des locomotives.*

Huit locomotives ont été examinées avec soin, et l'une d'elles—la locomotive qui a passé au feu à Tignish—a été en grande partie reconstruite; six locomotives ont subi des réparations spécifiques, les pièces suivantes étant fournies: 1 essieu de roues motrices, 8 excentriques et courroies, 2 pistons et bielles, 4 boutons de manivelle, 4 couvertures de cylindres, 4 guides, 1 levier de renversement, 1 secteur, 1 arbre à bascule, 1 truck de locomotive, 4 trucks de tender, 1 cloche, 1 sifflet, 2 graisseurs, 2 soupapes de sûreté, 2 alimentateurs de chaudière, 1 plaque de tube, 300 tubes à chaudière, 7 cheminées, 1 cab, 4 chasse-pierre et 12 marchepieds.

Quatorze chaudières ont été éprouvées, 6 foyers ont été rapiécés, 500 tubes ont été soudés, 4 boîtes à fumée ont été rapiécées, 16 paires de bandages de roues motrices ont été tournées, 300 roues trempées en coquille et pressées sur les essieux, 10,460 boulons forgés et passés à la filière et 2,170 écrous percés.

### *Ateliers des wagons.*

Une voiture de première classe, 6 wagons fermés, 3 wagons à bestiaux et 8 wagons-plates-formes ont été reconstruits durant l'année. Trois voitures de première classe et trois voitures de seconde classe ont été complètement réparées, deux de ces dernières ont été pourvues de nouveau trains types et de sièges perforés ainsi que d'un revêtement sur le devant.

Des réparations générales ont été faites à 4 voitures de première classe et à 6 voitures de seconde classe.

Cinquante-cinq wagons fermés ont été réparés d'une façon générale; de nouvelles toitures ont été posées à 9 d'entre eux et 7 ont été munis d'attelages types.

Vingt-cinq wagons fermés et 25 wagons plates-formes ont subi des réparations générales.

Un chasse-neige a été reconstruit et 3 ont subi des réparations générales, de nouveaux trains ont été mis au-dessous de l'un d'entre eux.

Un wagon flanger a été reconstruit et un fourgon de conducteur a été aménagé en flanger pour remplacer celui qui a été brûlé à Tignish.

A part d'autres travaux mentionnés ailleurs, les ouvrages suivants ont été faits pour les divisions du chemin et du trafic: 4 wagonnets et 5 camions reconstruits; 3 wagonnets et 1 camion réparés et 2 diables à bagages ont été construits; 13 perrons de chargement et quais de bestiaux ont été construits.

### *Ateliers des peintres.*

Deux voitures de première classe et 5 de seconde classe ont été peinturées et vernies.

Cinq voitures de première classe et 2 de seconde classe ont été nettoyées et vernies.

Trente-cinq wagons fermés et 8 wagons plates-formes ont été peinturés.

Deux chasse-neige et 2 flangers ont été peinturés.

Sept locomotives et tenders ont été peinturés et vernis, et 4 locomotives et tenders ont été nettoyés et vernis.

### *Fonderie de laiton.*

Production durant l'année: 2,950 livres de fontes de laiton, 3,600 livres de coussinets en laiton, 300 livres de zinc pour batteries.

MENU MATÉRIEL.

Le 30 juin 1897, la valeur du menu matériel en magasin était comme suit:—

| | | |
|---|---|---|
| Menu matériel en général | $ | 39,854 16 |
| Combustible | | 2,707 38 |
| Rails et attaches | | 51,237 11 |
| Vieux matériaux en état de service | | 3,362 14 |
| | $ | 97,160 79 |

Dans le cours de l'année on a acheté du menu matériel pour une valeur de $63,179.73.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Le matériel roulant, la voie et les bâtiments ont été maintenus en bon état.
Je vous envoie un relevé des accidents qui ont eu lieu sur le chemin de fer dans le cours de l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

G. A. SHARP,
*Surintendant.*

M. D. POTTINGER,
Administrateur général des chemins de fer de l'Etat,
Moncton, N.-B.

## N° 1.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DT. COMPTE DU CAPITAL. AV.

| | | $ c. | | | $ c. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1896. | | | 1896. | | |
| 30 juin. | Coût du chemin et équipement jusqu'à cette date | 3,750,565 38 | 30 juin. | Reçu du gouvernement fédéral | 3,750,565 38 |
| 1897. | | | 1897. | | |
| 30 juin. | Dépenses, exercice terminé le 30 juin 1897 | ........... | 30 juin. | do do | ........... |
| | | 3,750,565 38 | | | 3,750,565 38 |

W. T. HUGGAN,
*Comptable et auditeur.*

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1897.

## N° 2.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Dt. COMPTE DU REVENU pour l'exercice clos le 30 juin 1897. Av.

| Exercice précédent. | Dépenses. | Exercice terminé le 30 juin 1897. | Exercice précédent. | Recettes. | Exercice terminé le 30 juin 1897. |
|---|---|---|---|---|---|
| $ c. | | $ c. | $ c. | | $ c. |
| 54,165 88 | Frais de traction......... | 55,991 60 | 62,358 12 | Voyageurs............... | 62,695 07 |
| 34,221 54 | Dépenses des wagons..... | 41,967 07 | 65,391 92 | Marchandises............ | 69,872 66 |
| 99,186 00 | Entretien de la voie et des travaux d'art.......... | 102,344 47 | 18,726 50 | Malles et divers.......... | 20,875 40 |
| 27,802 13 | Dépenses des gares..... | 28,858 47 | 146,476 54 | ......Total des recettes.. | 153,443 13 |
| 9,763 01 | Frais généraux...... .... | 11,328 29 | 78,662 02 | ......Balance....... . | 87,046 77 |
| 225,138 56 | .....Totaux............ | 240,489 90 | 225,138 56 | ......Totaux............ | 240,489 90 |

W. T. HUGGAN,
*Comptable et auditeur.*

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1897.

## N° 3.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

TRACTION—(Relevé n° 1).

| Exercice précédent. | Détails. | Exercice terminé le 30 juin 1897. |
|---|---|---|
| $ c. | | $ c. |
| 754 36 | Appointements du mécanicien-chef, des commis, frais de bureau et de voyages | 770 23 |
| 16,768 09 | Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs........................ ..... | 18,313 54 |
| 13,355 93 | Combustible........ ......... ............ ........................ | 13,605 62 |
| 2,203 22 | Huile, suif, chiffons et menus articles.... .......... ..... .... .......... | 2,220 88 |
| 19,329 96 | Réparations aux locomotives, tenders et outils pour les locomotives......... | 19,134 27 |
| 617 62 | Eau, y compris réparations de pompes et réservoirs........................ | 508 57 |
| 1,136 70 | Divers.................... .. . ................................ | 1,438 49 |
| 54,165 88 | ...................Totaux......... ............ ........... ........... | 55,991 60 |

W. T. HUGGAN,
*Comptable et auditeur.*

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1897.

## N° 4.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DÉPENSES DES VOITURES ET WAGONS—(Relevé n° 2).

| Exercice précédent. | Détails. | Exercice terminé le 30 juin 1897. |
|---|---|---|
| $ c. | | $ c. |
| 9,397 04 | Réparations aux voitures à voyageurs | 8,988 98 |
| 2,436 17 | do wagons-poste et à bagage | 1,434 46 |
| 3,858 18 | do wagons à marchandises et fourgons | 10,701 01 |
| 863 63 | do chasse-neige et *flangers* | 1,303 43 |
| 14,076 57 | Gages des conducteurs, préposés aux bagages et serre-freins | 15,594 87 |
| 517 61 | Huile et chiffons pour garniture | 642 74 |
| 2,368 04 | Menus articles et combustible | 2,428 10 |
| 704 30 | Divers | 873 48 |
| 34,221 54 | Totaux | 41,967 07 |

W. T. HUGGAN,
*Comptable et auditeur.*

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1897.

## N° 5.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

ENTRETIEN DE LA VOIX ET DES TRAVAUX D'ART—(Relevé n° 3).

| Exercice précédent. | Détails. | Exercice terminé le 30 juin 1897. |
|---|---|---|
| $ c. | | $ c. |
| 296 84 | Appointements de l'ingénieur, des commis, frais de bureau et de voyages | 298 22 |
| 36,593 80 | Gages pour réparations de la chaussée, des clôtures et sémaphores | 37,794 51 |
| 17,071 86 | Rails, coussinets et carvelles | 19,262 81 |
| 24,540 34 | Traverses | 21,330 73 |
| 8,109 78 | Bois de constr. et de serv. pour réparat. aux ponts, fosses-bestiaux, clôtures, etc. | 8,035 04 |
| 1,904 31 | Réparations aux quais | 1,587 90 |
| 7,078 24 | do bâtiments et aux plates-formes | 10,793 58 |
| 1,099 07 | do outi's | 1,011 49 |
| 2,491 76 | Enlèvement de la glace et de la neige | 2,230 19 |
| 99,186 00 | Totaux | 102,344 47 |

W. T. HUGGAN,
*Comptable et auditeur.*

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1897.

## N° 6.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

### DÉPENSES DES GARES—(Relevé n° 4).

| Exercice précédent. | Détails. | Exercice terminé le 30 juin 1897. |
|---|---|---|
| $ c. | | $ c. |
| 20,999 74 | Appointements et gages des chefs de gare, agents, commis, télégraphistes, préposés au bagage, gardiens de cour. aiguilleurs, gardiens et journaliers... | 22,180 51 |
| 6,802 39 | Combustible, huile, éclairage, papeterie et autres dépenses imprévues...... | 6,677 96 |
| 27,802 13 | ......................Totaux...................................... | 28,858 47 |

W. T. HUGGAN,
*Comptable et auditeur.*

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1897.

## N° 7.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

### FRAIS GÉNÉRAUX—(Relevé n° 5).

| Exercice précédent. | Détails. | Exercice terminé le 30 juin 1897. |
|---|---|---|
| $ c. | | $ c. |
| 3,836 86 | Appointements du surintendant, des chefs de trains et des commis, frais de bureau et de voyages.............................................. | 4,271 66 |
| 4,765 63 | Appointements du comptable et de l'auditeur, des payeurs, des caissiers et des commis, frais de bureau et de voyages.................................. | 4,765 95 |
| ·301 50 | Annonces.............................................................. | 798 59 |
| 295 02 | Indemnités (personnes, animaux et marchandises)........................... | 523 37 |
| 319 16 | Télégraphie (non compris les appointements des télégraphistes)................ | 382 67 |
| 244 84 | Divers................................................................ | 586 05 |
| 9,763 01 | ..................Totaux............................................ | 11,328 29 |

W. T. HUGGAN,
*Comptable et auditeur.*

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1897.

## N° 8.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

COMPTE du matériel, pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1896. | DT. | $ c. | $ c. |
| 30 juin... | Report.......... | ......... | 115,228 03 |
| 1897. | | | |
| 30 juin... | Achats durant l'exercice.......... | 63,179 73 | |
| | Frais d'autres services.......... | 18,028 20 | |
| | Borderaux de paye.......... | 1,219 33 | |
| | | | 82,427 26 |
| 1897. | AV. | | 197,655 29 |
| 30 juin... | Distributions durant l'année.......... | ......... | 100,494 50 |
| | Solde...... { Matériel ordinaire .......... $39,854 16<br>Combustible .......... 2,707 38<br>Rails et attaches disponibles .......... 51,237 11<br>Vieux matériel pouvant servir.......... 3,362 14 } | ......... | 97,160 79 |

W. T. HUGGAN,
*Comptable et auditeur.*

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1897.

## N° 9.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DT. BILAN GÉNÉRAL. AV.

| | $ c. | | $ c. |
|---|---|---|---|
| Matériel en général.......... | 97,160 79 | Compte fédéral.......... | 103,401 22 |
| Caisse.......... | 1,554 26 | Assurance contre les accidents .......... | 2,625 65 |
| Stations.......... | 930 96 | | |
| Ministère des postes.......... | 4,744 90 | | |
| do de la milice.......... | 354 89 | | |
| Cie de télégraphe Anglo-Américaine .. | 46 43 | | |
| Juge Weatherbe.......... | 30 00 | | |
| Sidney Grey.......... | 25 00 | | |
| Prolong. de ch. de fer, Charlottetown.. | 812 83 | | |
| Embranchement de Belfast.......... | 261 43 | | |
| Chemin de fer Intercolonial.......... | 105 38 | | |
| Total.......... | 106,026 87 | Total.......... | 106,026 87 |

W. T. HUGGAN,
*Comptable et auditeur.*

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1897.

## N° 10.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

**Etat comparatif** des moyennes, pour l'exercice terminé le 30 juin 1896.

| Détails. | 1897. | 1896. |
|---|---|---|
| Longueur de la ligne en exploitation | 210 | 210 |
| Miles parcourus par les locomotives | 339,551 | 324,522 |
| do trains | 254,029 | 245,766 |
| do wagons | 1,319,903 | 1,235,772 |
| Recettes par mille parcouru par les locomotives ... Centins | 45·19 | 45·14 |
| do de voie ... Dollars | 730·68 | 697·51 |
| Recettes provenant des voyageurs, pour-cent des recettes brutes | 40·86 | 42·57 |
| do des marchandises do | 45·54 | 44·64 |
| do d'autres sources do | 13·60 | 12·79 |
| Dépenses par mille parcouru par les locomotives | | |
| Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs | 5·39 | 5·16 |
| Combustible | 4·01 | 4·12 |
| Huile, suif, chiffons et menus approvisionnements | 0·66 | 0·68 |
| Réparations aux locomotives | 5·63 | 5·96 |
| Eau et réparations aux réservoirs | 0·15 | 0·19 |
| Divers | 0·42 | 0·35 |
| | 16·26 | 16·46 |
| Appointements du mécanicien-chef, frais de voyage et de bureau | 0·23 | 0·23 |
| Total ... Centins | 16·49 | 16·69 |
| Traction, par mille parcouru par les locomotives | 16·49 | 16·69 |
| Dépenses des wagons, par mille parcouru par les locomotives | 12·36 | 10·54 |
| Entretien de la voie et des travaux d'art, par mille parcouru par les locomotives | 30·14 | 30·57 |
| Dépenses des stations, par mille parcouru par les locomotives | 8·50 | 8·57 |
| Frais généraux | 3·33 | 3·01 |
| Total, par mille parcouru par les locomotives ... Centins | 70·82 | 69·38 |
| Traction, par mille parcouru par les trains | 22·04 | 22·04 |
| Dépenses des wagons do | 16·52 | 13·92 |
| Entretien de la voie et des travaux d art, par mille parcouru par les locomotives. | 40·29 | 40·36 |
| Dépenses des stations, par mille parcouru par les locomotives | 11·36 | 11·31 |
| Frais généraux | 4·46 | 3·97 |
| Total, train-mille ... Centins | 94·67 | 91·60 |
| Frais d'exploitation par mille de la voie ... Dollars | 1,145 19 | 1,072 09 |

W. T. HUGGAN,
*Comptable et auditeur.*

Caarlottetown, I.P.-E., 30 juin 1898,

A.—CHEMIN DE FER DE L'ILE

DIVISION

RELEVÉ des frais de traction

| Mois. | Milles parcourus par les locomotives, nom compris le ballastage. | Dépenses pour | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Gages des mécaniciens. | Combustible. | Huile, suif, chiffons, etc. | Réparations. | Eau, y compris les réparations aux pompes et aux réservoirs. |
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| 1896—Juillet | 32,127 | 1,585 04 | 1,134 66 | 214 47 | 1,723 00 | 85 37 |
| Août | 27,447 | 1,418 12 | 1,003 02 | 183 24 | 1,492 58 | 14 10 |
| Septembre | 31,235 | 1,645 35 | 1,166 74 | 238 64 | 1,371 68 | 24 94 |
| Octobre | 34,222 | 1,609 44 | 1,282 94 | 208 62 | 1,732 82 | 23 40 |
| Novembre | 29,558 | 1,414 67 | 1,278 16 | 180 22 | 1,875 85 | 5 60 |
| Décembre | 31,554 | 1,642 01 | 1,397 52 | 206 56 | 1,985 17 | 174 72 |
| 1897—Janvier | 23,388 | 1,536 15 | 893 46 | 163 24 | 1,779 70 | ........... |
| Février | 21,665 | 1,426 71 | 1,029 40 | 161 06 | 1,664 35 | 22 85 |
| Mars | 27,268 | 1,611 74 | 1,173 12 | 167 91 | 1,514 90 | 2 90 |
| Avril | 24,246 | 1,496 21 | 1,011 50 | 149 48 | 1,131 34 | 3 49 |
| Mai | 26,373 | 1,515 52 | 1,192 08 | 160 93 | 1,409 49 | ........... |
| Juin | 30,468 | 1,412 58 | 1,043 02 | 186 51 | 1,453 39 | 151 20 |
| Totaux | 339,551 | 18,313 54 | 13,605 62 | 2,220 88 | 19,134 27 | 508 57 |

DU PRINCE-ÉDOUARD.

DU MATÉRIEL.

pour l'exercice terminé le 39 juin 1897.

| Divers, y compris les dépenses du bureau et des remises aux locomotives. | Total. | Coût moyen par mille parcouru. Conducteurs de locomotives et chauffeurs. | Combustible. | Huile, suif, etc. | Réparations. | Eau. | Divers. | Total. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| $ c. | $ c. | c. | c. | c. | c. | c. | c. | c. |
| 102 36 | 4,844 90 | 4·93 | 3·53 | 0·68 | 5·36 | 0·26 | 0·32 | 15·08 |
| 162 23 | 4,273 29 | 5·16 | 3·65 | 0·66 | 5·44 | 0·05 | 0·60 | 15·56 |
| 185 14 | 4,632 49 | 5·26 | 3·73 | 0·76 | 4·39 | 0·08 | 0·60 | 14·82 |
| 233 59 | 5,090 81 | 4·70 | 3·74 | 0·61 | 5·06 | 0·07 | 0·69 | 14·87 |
| 170 05 | 4,924 55 | 4·78 | 4·32 | 0·61 | 6·34 | 0·02 | 0·59 | 16·66 |
| 245 00 | 5,650 98 | 5·20 | 4·43 | 0·65 | 6·29 | 0·55 | 0·78 | 17·90 |
| 210 43 | 4,582 98 | 6·56 | 3·82 | 0·71 | 7·60 | 0·00 | 0·91 | 19·60 |
| 267 52 | 4,571 89 | 6·58 | 4·75 | 0·74 | 7·68 | 0·10 | 1·25 | 21·10 |
| 193 53 | 4,664 10 | 5·91 | 4·30 | 0 61 | 5·55 | 0.02 | 0·71 | 17·10 |
| 134 86 | 3,926 88 | 6·17 | 4·17 | 0·62 | 4·66 | 0·01 | 0·56 | 16·19 |
| 174 93 | 4,452 95 | 5·74 | 4·52 | 0·61 | 5·34 | 0·00 | 0·67 | 16·88 |
| 129 08 | 4,375 78 | 4·60 | 3·42 | 0·64 | 4·77 | 0·49 | 0·44 | 14·36 |
| 2,208 72 | 55,991 60 | 5·39 | 4·01 | 0·65 | 5·63 | 0·15 | 0·66 | 16·49 |

S. F. HODGSON,
*Comptable, division du matériel.*

CHEMIN DE FER DE L'ILE

DIVISION

B.—RELEVÉ du service et de la consommation

| Mois. | Heures sous vapeur. | Parcours des trains. | | | | Parcours des locomotives. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Voyageurs. | Marchandises et omnibus. | Ballastage. | Eclaireurs. | Avec convois. | Lèges. | Pour les garages. | Total. |
| 1896—Juillet | 3,602 | 12,940 | 11,871 | 236 | 33 | 25,080 | 105 | 7,198 | 32,383 |
| Août | 3,564 | 9,507 | 11,174 | 2,150 | ........ | 22,831 | 309 | 6,687 | 29,827 |
| Septembre | 3,858 | 12,231 | 11,736 | 2,918 | 305 | 27,190 | 164 | 7,034 | 34,388 |
| Octobre | 4,086 | 12,623 | 13,908 | 2,903 | 16 | 29,450 | 177 | 7,753 | 37,380 |
| Novembre | 3,514 | 10,060 | 12,594 | 1,368 | ........ | 24,022 | ........ | 6,939 | 30,961 |
| Décembre | 3,809 | 6,657 | 16,419 | 312 | ........ | 23,388 | 71 | 8,407 | 31,866 |
| 1897—Janvier | 3,251 | 2,780 | 13,997 | 132 | 110 | 17,019 | 152 | 6,349 | 23,520 |
| Février | 3,061 | 2,560 | 12,723 | ........ | 320 | 15,603 | 166 | 5,896 | 21,665 |
| Mars | 3,759 | 3,346 | 14,603 | ........ | 2,224 | 20,173 | 230 | 6,865 | 27,268 |
| Avril | 3,321 | 3,514 | 13,960 | ........ | 132 | 17,606 | ........ | 6,640 | 24,246 |
| Mai | 3,711 | 2,710 | 15,299 | 2,043 | 198 | 20,250 | 104 | 8,242 | 28,596 |
| Juin | 3,516 | 10,206 | 12,907 | 1,328 | 366 | 24,807 | 39 | 7,045 | 31,891 |
| Totaux | 43,052 | 89,134 | 161,191 | 13,390 | 3,704 | 267,419 | 1,517 | 85,055 | 353,991 |

## DU PRINCE-ÉDOUARD.

### DU MATÉRIEL.

des locomotives, pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

| Parcours total. | | Moyenne des wagons par mille parcouru avec convoi. | Moyenne de parcours. | | Consommation. | | | | Consommation par 100 milles parcourus par les locomotives. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Wagons. | Chasse-neige. | | Milles p. heure, sous vapeur. | Des wagons p. mille de locomotive. | Boisseaux de houille. | Chopines d'huile. | Livres de suif. | Livres de chiffons. | Boisseaux de houille. | Chopines d'huile. | Livres de suif. | Livres de chiffons. |
| 123,269 | ........ | 4·92 | 8·99 | 3·80 | 12,761 | 2,734 | 378 | 654 | 39·40 | 8·44 | 1·16 | 2·02 |
| 128,617 | ........ | 5·63 | 8·37 | 4·31 | 13,044 | 2,570 | 348 | 629 | 43·73 | 8·61 | 1·16 | 2·10 |
| 140,697 | ........ | 5·23 | 8·91 | 4·09 | 13,155 | 3,068 | 370 | 664 | 38·25 | 8·92 | 1·07 | 1·93 |
| 163,180 | ........ | 5·54 | 9·14 | 4·35 | 14,928 | 2,748 | 315 | 628 | 39·91 | 7·35 | 0·84 | 1·68 |
| 131,740 | ........ | 5·48 | 8·81 | 4·25 | 14,414 | 2,517 | 354 | 557 | 46·55 | 8·13 | 1·14 | 1·79 |
| 123,104 | ........ | 5·26 | 8·36 | 3·86 | 14,299 | 2,388 | 330 | 623 | 44·87 | 7·49 | 1·03 | 1·95 |
| 77,134 | 1,851 | 4·50 | 7·23 | 3·28 | 9,092 | 2,024 | 255 | 504 | 38·65 | 8·60 | 1·08 | 2·14 |
| 76,512 | 3,367 | 5·00 | 7·07 | 3·53 | 10,322 | 2,196 | 323 | 471 | 47·64 | 10·13 | 1·49 | 2·17 |
| 93,124 | 5,579 | 5·18 | 7·26 | 3·41 | 8,340 | 2,212 | 253 | 493 | 30·58 | 8·11 | 0·92 | 1·80 |
| 93,600 | ........ | 5·35 | 7·30 | 3·86 | 7,255 | 1,984 | 145 | 405 | 29·92 | 8·18 | 0·59 | 1·67 |
| 136,163 | ........ | 6·79 | 7·70 | 4·79 | 9,530 | 2,632 | 42 | 459 | 33·32 | 9·20 | 0·14 | 1·60 |
| 124,861 | ........ | 5·11 | 9·04 | 3·91 | 9,765 | 3,059 | 10 | 541 | 30·62 | 9·59 | 0·03 | 1·69 |
| 1,412,001 | 10,797 | 5·35 | 8·22 | 3·99 | 136,905 | 30,132 | 3,123 | 6,628 | 38·67 | 8·51 | 0·88 | 1·87 |

S. F. HODGSON,
*Comptable, division du matériel.*

## C.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

### DIVISION DU MATÉRIEL.

**Relevé** mensuel du service des wagons, pour l'exercice expiré le 30 juin 1897.

| Mois. | Voitures de 1re classe. | De 2e classe et à bagage. | Wagons-poste et wagons-fumoirs | Wagons fermés et à bestiaux. | Wagons plates-formes. | Total. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1896—Juillet.. ... ..... | 26,678 | 23,588 | 22,150 | 38,747 | 12,106 | 123,269 |
| Août ............. | 22,965 | 20,920 | 20,753 | 32,882 | 31,097 | 128,617 |
| Septembre.......... | 31,134 | 25,435 | 22,813 | 34,804 | 26,511 | 140,697 |
| Octobre ...... ..... | 27,506 | 23,414 | 29,459 | 50,024 | 32,777 | 163,180 |
| Novembre ......... | 21,460 | 17,698 | 24,423 | 51,335 | 16,824 | 131,740 |
| Décembre .......... | 22,339 | 18,665 | 21,477 | 54,170 | 6,453 | 123,104 |
| 1897—Janvier............. | 16,475 | 16,122 | 12,885 | 26,557 | 5,095 | 77,134 |
| Février ........... | 14,927 | 14,192 | 11,591 | 24,071 | 11,731 | 76,512 |
| Mars............... | 17,949 | 16,567 | 13,243 | 31,738 | 13,627 | 93,124 |
| Avril .............. | 18,008 | 12,996 | 15,804 | 39,173 | 7,619 | 93,600 |
| Mai................ | 16,789 | 15,820 | 18,237 | 60,188 | 25,129 | 136,163 |
| Juin ............... | 24,732 | 21,647 | 19,962 | 42,094 | 16,426 | 124,861 |
| Total............. | 260,962 | 227,064 | 232,797 | 485,783 | 205,395 | 1,412,001 |
| Moins ballastage.. | ............ | ............ | 13,375 | 332 | 78,391 | 92,098 |
| Balance........ | 260,962 | 227,064 | 219,422 | 485,451 | 127,004 | 1,319,903 |

S. F. HODGSON,
*Comptable, division du matériel.*

## D.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

### DIVISION DU MATÉRIEL.

**Etat** indiquant le nombre de locomotives, et les diverses classes de wagons et autre matériel roulant, le 30 juin 1897.

| — | Locomotives. | Classification des wagons. | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1re classe. | 2e classe. | 1re classe, 2e classe et à bagage. | 2e classe et à bagage. | Poste et fumoirs. | Poste et à bagage. | A bagage. | Wagon du payeur. | Fourgons. | Fermés. | A bestiaux. | Plates-formes. | Total. | Chasse-neige. | Flangers. | Total. |
| Dispon. le 30 juin 1896, prop. au service. | 20 | 16 | 6 | 1 | 6 | 1 | 3 | 2 | 1 | 3 | 165 | 10 | 119 | 333 | 8 | 5 | 13 |
| do do condamnés ..... | 1 | .... | .. | .... | .... | . | .... | .. | .. | .. | .... | .. | 6 | 6 | .. | 2 | 2 |
| Total, 30 juin 1896............ ... | 21 | 16 | 6 | 1 | 6 | 1 | 3 | 2 | 1 | 3 | 165 | 10 | 125 | 339 | 8 | 7 | 15 |
| Condamnés le 1er juillet 1896... ... .... | 1 | .. | .. | .... | ... | .. | .... | .. | .. | .. | .... | . | 6 | 6 | .. | 2 | 2 |
| do durant l'exercice........... | .... | .... | 1 | .... | .... | .. | .... | .. | .. | .. | .... | 3 | 2 | 6 | .. | .. | .. |
| Brûlés dans l'inc. de Tignish, 30 août 1896 | 1 | .... | .. | .... | .... | .. | .... | .. | .. | .. | 6 | .. | .... | 6 | 1 | 1 | 2 |
| | 2 | .... | 1 | .... | .... | .. | .... | .. | .. | .. | 6 | 3 | 8 | 18 | 1 | 3 | 4 |
| Reconstruits.... ........ . . . . | 1 | 1 | .. | .. . | .... | .. | .... | .. | .. | .. | 6 | 3 | 8 | 18 | 1 | .. | 1 |
| | 1 | 1 | 1 | .... | .... | .. | .... | .. | .. | .. | .... | .. | .... | 2 | .. | 3 | 3 |
| Ajoutez—Prop. au serv. et en réparat.. | 20 | 16 | 5 | 1 | 6 | 1 | 3 | 2 | 1 | 3 | 165 | 10 | 125 | 338 | 8 | 4 | 12 |
| Total du matériel le 30 juin 1897.... | 21 | 17 | 6 | 1 | 6 | 1 | 3 | 2 | 1 | 3 | 165 | 10 | 125 | 340 | 8 | 7 | 15 |

S. F. HODGSON,
*Comptable, division du matériel.*

# E.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

## DIVISION DU MATÉRIEL.

ÉTAT COMPARATIF des dépenses de la division du matériel pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

| —— | 1896. | 1897. |
|---|---|---|
| Milles parcourus par les convois | 245,766 | 254,029 |
| do locomotives | 324,522 | 339,551 |
| do wagons | 1,235,772 | 1,319,903 |
| do chasse-neige | 19,420 | 10,797 |
| | $ c. | $ c. |
| Frais de traction | 54,165 88 | 55,991 60 |
| Coût des réparations aux wagons | 15,691 39 | 21,124 45 |
| do do aux voitures à voyageurs | 9,397 04 | 8,988 98 |
| do do aux wagons-poste et fumoirs | 2,436 17 | 1,434 46 |
| do do aux wagons à marchandises et fourgons | 3,858 18 | 10,701 01 |
| do de la main-d'œuvre, de l'huile et des chiffons pour garniture | 517 61 | 642 74 |
| do des réparations aux chasse-neige et *flangers* | 863 63 | 1,303 43 |
| Frais de traction, par 100 milles parcourus par les convois | 22 04 | 22 04 |
| do do do locomotives | 16 69 | 16 49 |
| do do do wagons | 4 38 | 4 24 |
| Coût des réparat. aux wagons, par 100 milles parcourus par les convois | 6 38 | 8 31 |
| do do do do locomotives | 4 83 | 6 22 |
| do do do do wagons | 1 27 | 1 60 |
| Coût de la m.-d'œuvre, de l'huile et des chiffons pour garniture, par 100 milles | 0 21 | 0 25 |
| do do do locomotives do | 0 16 | 0 18 |
| do do do wagons do | 0 04 | 0 04 |
| Réparations aux voitures à voyageurs, par 100 milles parcourus par les convois | 3 82 | 3 53 |
| do wagons-poste et wagons-fumoirs | 0 99 | 0 56 |
| do wagons à marchandises et fourgons | 1 57 | 4 21 |

S. F. HODGSON,
*Comptable, division du matériel.*

## CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

TABLEAU des accidents arrivée sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, pendant l'exercice terminé le juin 1897.

| Date. | Heure du jour ou de la nuit. | Numéro du train. | Nature du convoi. | Nom du chef du train. | Nom du conducteur. | No de la locomot. | Lieu de l'accident. | Nom du sinistre. | Voyageur ou employé. | Détails sur l'accident. | Résultat. | Verdict du coroner. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1896. | | | | | | | | | | | | |
| 9 juill.. | 11.30 a.m. | Spec'l | Fret ..... | Stanley ..... | Good....... | 12 | Emerald ...... | T. R. Stanley. | Employé ... | Entorse au pied en descendant du train. | Entorse au pied... | |
| 10 août. | 8.30 p.m. | 3 | Express .. | McKenna..... | Armour .... | 21 | Port-Hill. .... | N. D. Armour. | do .. | Entorse au genou en attelant. | Entorse au genou.. | |
| 2 nov.. | 9.00 p.m. | .. .. | Garage.... | .... ........ | McArthur.. | 2 | Summerside .. | J. H. Burns.. | do .. | Glissa en attelant et se donna une entorse au genou. | Entorse au genou.. | |
| 5 déc. . | 4.00 p.m. | ...... | Garage.... | .......... .. | Lappin..... | 9 | Charlottetown .. | F. McKee.... | do .. | Blessé au genou et à l'épaule en tombant pend. qu'il attelait. | Blessures au genou et à l'épaule. | |
| 19 déc. . | 6.30 a.m. | 6 | Omnibus . | Stanley ...... | Good... .. | 12 | Albany .... ... | S. Bolger..... | do .. | Doigt déchiré en déchargeant le bagage. | Blessures à la main. | |
| 28 déc. . | 2.20 p.m. | 1 | Omnibus . | McKenna .... | McLaine ... | 21 | Port-Hill. ..... | A. Flynn..... | do .. | Blessé au côté en tombant alors qu'il descendait de la locomotive. | Blessures au côté.. | |
| 1897. | | | | | | | | | | | | |
| 29 mars. | 9.30 a.m. | 2 | Omnibus . | McKanna .... | Hunter..... | 7 | Northam ...... | H. P. Wright. | do .. | Entorse aux muscles du dos en attelant. | Blessures au dos. . | |
| 6 avril. | 4.00 p.m. | 9 | Omnibus . | MacDonald .. | Sutherland.. | 17 | Mt.-Stewart .... | J.E. McKenna | do .. | Entorse à la jambe en desc. du wag. fermé | Entorse à la jambe. | |
| 20 avril. | 5.45 p.m. | 1 | Omnibus . | Tanton..... | Yeo...... | 3 | Harper's....... | Angelina Arsenault. | Voyageur... | Côté gravem. écrasé--jeté hors du siège, le w. ay. quitté la v. | Blessures au côté.. | |
| 28 avril. | 5.30 p.m. | 1 | Omnibus . | McKee....... | Yeo....... | 3 | Tignish .... .... | Jas. Enman... | Employé .. | Doigt déchiré en attelant les wagons. | Blessures à la main. | |
| 29 avril. | 6.30 a.m. | 2 | Omnibus . | McKee. .... | Yeo ..... . | 3 | St.-Louis.. .... | E. Martin.... | do .. | Blessé à l'aine en embarquant un bateau dans le wag. fermé. | Blessures au corps. | |

# N° 2.

# CANAUX.

## CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE

SAUT-SAINTE-MARIE, 2 août 1897.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur l'exploitation du canal du Saut-Sainte-Marie pour l'exercice terminé le 30 juin 1897. Le canal n'ayant été ouvert que pendant 87 jours de l'automne de 1895, le rapport actuel couvre en réalité la première année entière d'exploitation. La fermeture a eu lieu le 10 décembre 1896 et la réouverture le 21 avril 1897, en même temps que le canal de Sainte-Marie du côté américain de la rivière.

Pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897, on a éclusé 2,908 fois, donnant passage à 4,560 navires enregistrés ou non, d'un tonnage total de 3,692,604 tonneaux. Le temps moyen par éclusée était de 17⅓ minutes, et sur ce tonnage 14·76 pour 100 était canadien.

La nouvelle écluse de 800 pieds du côté américain de la rivière, appelée l'écluse "Poe" (d'après le feu général Poe qui avait charge de sa construction), a été ouverte le 3 août 1896, et a beaucoup affecté la quantité du tonnage traversant notre canal, le trafic tombant de 1,080,966 tonneaux en juillet à 586,195 tonneaux en août, soit une diminution de près de 50 pour 100. Cependant, par suite du fonctionnement irrégulier de quelque partie du mécanisme de la nouvelle écluse américaine, et lorsqu'il n'y a plus eu l'attrait de la nouveauté, la proportion pour cent des navires traversant notre canal a augmenté, et actuellement nous avons une bonne part des affaires.

La quantité du fret traversant la rivière Sainte-Marie pour arriver au lac Supérieur ou en venir est très considérable. Elle s'est élevée pendant la saison de 1896 à 16,239,061 tonnes transportées dans 18,615 navires ayant un tonnage total enregistré de 17,249,418 tonneaux, ou près du double de la quantité traversant le canal de Suez, lequel est ouvert les 365 jours de l'année, tandis que les canaux d'ici ne sont exploités que pendant une moyenne de 230 jours de l'année. La statistique des écluses américaines et canadiennes est tirée des rapports vérifiés de cargaisons fournis par les capitaines des navires employant les écluses. Grâce à un arrangement conclu avec les employés du canal américain, il y a échange journalier des rapports des navires, et l'on obtient ainsi une note complète de tout le trafic du lac Supérieur.

Le nouveau chenal de 20 pieds que le gouvernement américain a construit dans la rivière Sainte-Marie a permis d'augmenter le chargement des navires jusqu'à un tirant d'eau plus grand qu'autrefois, et les cargaisons de plus de 6,000 tonneaux sont très ordinaires. Le tirant d'eau le plus fort qu'aucun navire traversant le canal ait eu jusqu'ici a été de 18 pieds.

Les navires n'ont causé que de légers dommages aux jetées ou écluses.

Le mécanisme dans la chambre des machines a été soigneusement examiné et réparé, les turbines et pompes, y compris les chaudières à vapeur, fonctionnent bien et sont en parfait état. On a trouvé que la dynamo pour l'éclairage des bâtiments n'était pas assez puissant, particulièrement pendant les longues nuits de l'automne. Je conseille fortement de la remplacer par une autre plus grande. L'électricien fait le rapport suivant au sujet de la dynamo à arc: "Dans la chambre des machines c'est surtout la dynamo à arc qui nous a causé des difficultés dans le cours de l'année dernière. Vous savez que cette machine est une Wood n° 7, ayant une capacité de 40 lampes, et nous exploitons par elle 33 lampes à arc et 22 lampes incandescentes de 32 bougies chacune, et pour atteindre toutes ces lumières nous avons 7·3 milles de fil métallique, y compris 4,250 pieds de câble. C'est trop pour une petite machine de ce

type délicat, et c'est ce qui a été démontré par les nombreuses fois qu'elle a manqué d'opérer pendant la dernière année. En différentes occasions la machine a brûlé 7 bobines d'une armure et 2 d'une autre. Elle n'est pas adaptée à l'usage dans ce pays, où il y a tant de vent, de pluie et d'obscurité. Il faut souvent, pendant l'automne, que cette machine fonctionne pendant 13½ à 14½ heures, et je vous conseillerais fortement de faire un changement immédiat. Il y a dans le marché d'autres machines du type à bobine ouverte comme la F. H. et la Brush, toutes deux fabriquées au Canada. La Brush est la meilleure des deux, s'adaptant mieux au fonctionnement par une roue hydraulique où il y a changement de vitesse et beaucoup d'éclairage. Un autre avantage de cette machine (Brush) c'est qu'on peut en enlever une armure pour en mettre une autre, dans très peu de temps, tandis que pour la machine actuelle, c'est très vite faire que de prendre 2½ à 3 heures pour le changement, et faut-il alors exercer le plus grand soin, autrement la tige de l'armure se plierait, ce qui la rendrait impropre à l'usage. Je suis bien certain que si vous adoptiez cette machine (Brush) la dépense d'entretien de votre système d'éclairage et des feux d'alignement serait de beaucoup moindre, en même temps que l'éclairage serait plus certain. Avec la machine actuelle comme elle se trouve maintenant nous ne pouvons manquer d'avoir à l'avenir les mêmes difficultés que par le passé." Relativement à la machine à arc, je dois faire remarquer que nos feux d'alignement sont éclairés par cette dynamo, et qu'il est de la plus grande importance qu'ils restent allumés continuellement pendant la nuit, car par suite des violents courants dans nos deux chenaux ce serait très dangereux pour les navires s'y trouvant s'ils s'éteignaient. De plus, dans le cas d'un accident à l'armure actuelle, le temps qu'il faut pour la changer est beaucoup trop long. Après beaucoup de soins et des difficultés nombreuses nous n'avons eu que deux retards réellement graves jusqu'ici cette année, et heureusement il n'y avait pas de navires aux abords ni d'un côté ni de l'autre dans le temps. La machinerie entière en dehors de la chambre des machines a été examinée et réparée. Les tiges de traction sur les soupapes ont été redressées, mais comme elles se plient de nouveau il est évident qu'elles sont trop faibles, et il faudra l'hiver prochain les enlever et les renforcer.

Le mécanisme, à tout prendre, est en bon état.

Les portes ont été réparées, peinturées et renforcées à l'entreprise par MM. J. et R. Miller, et donnent maintenant satisfaction.

On a tiré à terre le bateau-cureur et on l'a complètement réparé en posant un nouveau pont, quelques nouvelles pièces de bois, et en le calfatant de nouveau du sommet au fond. La petite grue flottante a été également recalfatée. On a examiné et remis en bon état la machine du bateau-cureur.

On a donné deux bonnes couches de peinture à l'intérieur comme à l'extérieur de la chambre du moteur.

Le misérable intérieur de la chambre des machines a reçu une couche de plâtre, et toute la boiserie a été peinturée, ce qui améliore beaucoup l'apparence.

Les lampes à arc ont été soigneusement réparées, et jusqu'à cette époque de la saison elles ont donné bonne satisfaction.

La résidence du surintendant a été terminée et est maintenant occupée, et l'on est à poser l'égout et les tuyaux à eau. Une partie des terrains du canal a été nivelée, ce qui ajoute beaucoup à leur apparence générale.

Je dois attirer de nouveau votre attention sur le pilier du pont tournant de chemin de fer au centre du canal. Plusieurs navires l'ont frappé cette année, se causant plus ou moins de dommages, sans avarier cependant ce pilier.

Le coude à l'entrée inférieure du canal, près de l'extrémité de la jetée sud, devrait être enlevé de façon à élargir le chenal où les navires tournent en sortant et en entrant dans le canal. Si ce dragage est fait, ou quand il se fera, l'on devrait prolonger la jetée sud à quelque cinq cents pieds ou plus, de façon à donner plus d'espace aux navires et leur permettre d'amarrer la nuit après avoir éclusé en attendant le jour pour descendre la rivière Sainte-Marie. Dans plusieurs occasions, cette année, des navires descendant se trouvaient aux deux jetées en aval de l'écluse, ce qui rendait encore plus difficile l'entrée de l'écluse aux navires montant.

Ce serait un avantage manifeste pour les navires qui se servent du canal la nuit si l'on plaçait un feu sur la bouée rouge tournante d'en haut, et je suis convaincu qu'un plus grand nombre de navires emploieraient dans ce cas notre canal.

Par suite des forts courants qui traversent nos chenaux, il est de la plus haute importance pour la sûreté des marins que l'on maintienne les bouées en place, mais comme il y passe un grand nombre de trains de bois, le département de la marine, auquel est confié la charge de maintenir ces bouées en place, a eu beaucoup de difficultés à ce sujet, et plusieurs navires ont touché parce que les bouées avaient été dérangées. Heureusement les avaries n'ont pas été considérables.

L'expérience démontre que la forme de longue écluse étroite adoptée est celle qui convient le mieux au trafic.

La grande supériorité de l'exploitation de l'écluse par l'électricité au lieu de la force hydraulique est démontrée par la rapidité avec laquelle on écluse les navires, et par la facilité de l'exploitation de notre écluse comparativement aux écluses du côté américain, qui toutes deux sont mues par la force hydraulique. Notre écluse a été exploitée sans interruption, ou sans causer de retards aux navires, depuis la date à laquelle elle a été livrée à la circulation, en 1895, jusqu'au moment actuel.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. C. BOYD,
*Surintendant.*

A M. Collingwood Schreiber, C.M.G.,
Sous-ministre et ingénieur en chef
Chemins de fer et canaux.

## CANAL DE SOULANGES.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR,
COTEAU-LANDING, P.Q., 28 août 1897.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant:—

La valeur totale du travail donné, ou donné de nouveau à l'entreprise sur ce canal, aux prix mentionnés dans les contrats, est d'environ $3,750,000.

La liste ci-jointe contient les noms des entrepreneurs et les dates des différents contrats:—

Sections n$^{os}$ 1 et 2, Archibald Stewart, 24 septembre 1892.

Section n° 3, J. et M. O'Leary, 27 mars 1893.

Sections n$^{os}$ 4, 5, 6 et 7: 1—George Goodwin; 2—Andrew Onderdonk; 17 avril 1897.

Section n° 8, Charles H. Raynor, 29 décembre 1892.

Section n° 9, Randolph Macdonald, 30 janvier 1893.

Section n° 10, Rogers et Taylor, 24 décembre 1892.

Section n° 11: 1—George Goodwin; 2—Thomas Feeney; 3—Poupore et Fraser (transfert); 11 mai 1892.

Section n° 12: 1—O'Brien et Fils; 2—George Goodwin; 3—M. J. Hogan; 5 avril 1897.

Section n° 13, Randolph Macdonald (Manning et Macdonald), 26 septembre 1892.

Les contrats ci-dessus ne comprennent pas le coût du ciment de la superstructure des ponts, des portes d'écluses et de leurs machines, ni du pouvoir moteur et de l'appareil électrique pour faire fonctionner le canal.

Pour une description de la ligne en voie de construction *voir* mes rapports annuels antérieurs de 1892 à 1896.

La situation des travaux le 31 juillet 1897 peut être brièvement décrite comme suit:—

*Sections* 1 *et* 2.—Le travail a été commencé sur ces sections dans l'automne de 1892. Jusqu'à la fin de juillet 1897 le progrès dans les trois principaux item était comme suit:—

| Nature de l'item. | Quantité totale approximative | Fait en 1896-7 (jusqu'au 31 juillet). | Total jusqu'au 31 juillet 1897. | A faire pour compléter. |
|---|---|---|---|---|
| Excavation dans la terre.................... | 600,000 | 16,200 | 274,600 | 325,400 |
| do le roc.......... .......... | 60,000 | 500 | 53,950 | 6,050 |
| Maçonnerie de toutes sortes, y compr. le béton | 83,140 | 3,640 | 10,140 | 73,000 |

Il y a à la carrière de Rockland une grande quantité de pierres taillées et empilées.

Les fondations des écluses n$^{os}$ 1 et 2 sont faites. La maçonnerie avance à l'écluse n° 1, mais aucune construction n'a été commencée ni à l'écluse 2 ni à aucune des autres structures. L'excavation entre les n$^{os}$ 2 et 3 n'est pas encore terminée, et l'on n'a pas commencé les fondations de l'écluse 3 et du pont du chemin Quinchien.

Les murs en béton des piliers d'entrée ont été construits sur à peu près 700 pieds du coffrage, mais le couronnement n'a pas été posé. Cela est compris dans la quantité totale de maçonnerie indiquée au tableau qui précède.

La valeur du travail et des matériaux jusqu'au 31 juillet 1897 était de $477,222.05, dont $269,780.50 pour matériaux.

*Section n°* 3.—Le creusage de la terre sur cette section est pratiquement complété: il en est de même du coffrage de protection. On est à construire la superstructure du pont de la route à Saint-Antoine. Le chemin macadamisé sur le côté nord du canal est bien avancé et l'on est à faire la clôture. Il reste à gazonner et à arranger les talus, ce qui avance. Les MM. O'Leary ont poursuivi les travaux de cette section d'une manière très satisfaisante.

Valeur du travail et des matériaux jusqu'au 31 juillet 1897.... $186,343 76

*Sections nos* 4, 5, 6 *et* 7.—Ces sections ont été données de nouveau à l'entreprise à M. Andrew Onderdonk (le 17 avril 1897). Il a été ouvert une voie à partir du chemin de fer Grand-Tronc jusqu'à l'emplacement de l'écluse n° 4, une distance d'à peu près 7½ milles. Cette voie servira à amener les matériaux sur les lieux, de même qu'à obtenir la terre pour combler les bords non remplis des deux côtés jusqu'à l'est du chemin de Saint-Féréol. On avait creusé 14,000 verges cubes à peu près le 31 juillet. Un effort sera tenté pour poser les fondations de l'écluse n° 4 cet automne. Le fond est mou et il faudra y mettre des pilotis. La question de l'avancement du creusage de la terre peut être généralement réglée en multipliant l'outillage; mais comme ailleurs sur le canal c'est la maçonnerie des écluses qui est de la plus haute importance.

Il a pris des arrangements afin d'obtenir la pierre d'une carrière située près de Crookston, Ont. On se prépare à délivrer des pieux à l'écluse n° 4, mais comme on devra y faire plus de 40,000 verges cubes de maçonnerie de toutes sortes, le progrès devra être beaucoup plus rapide si l'on veut assurer l'achèvement de la construction entière à une date prochaine. On a repris le bétonnement du pont du chemin de Saint-Féréol, lequel est presque terminé. L'on est à préparer les fondations du pont de Saint-Dominique. La pierre pour le revêtement de protection ainsi que le béton, qui forment un item considérable, seront transportés par des wagons des sections 11 et 12 au cours de l'hiver prochain, et une partie sera posée.

Valeur du travail et des matériaux jusqu'au 31 juillet ........... . $7,568 15

*Section n°* 8.—La maçonnerie du pont du chemin de Saint-Emmanuel est presque terminée. Le ponceau à la rivière à la Graisse est en usage depuis quelque temps. Le coffrage de proctection avance rapidement, et il est encore possible de terminer presque entièrement le travail cette année, bien que les pentes à l'extrémité ouest aient causé beaucoup d'embarras.

Valeur du travail et des matériaux jusqu'au 31 juillet 1897.... $223,508 15

*Section n°* 9.—On a laissé entre les sections 8 et 9 une digue en terre naturelle à travers le prisme. A l'ouest de ce point et sur une distance d'à peu près $3,700 pieds les matières ont été enlevées par un dragueur construit sur les lieux et placé dans une tranchée préparée pour le recevoir et remplie par le drainage de surface. Le canal a été formé de cette manière. L'argile bleue molle était disposée par la cuiller dans les wagons, transportée à la rivière à la Pointe-au-Diable—et déchargée là. Bien que ce plan soit certainement économique, il y a des risques. En creusant sous l'eau, les côtés se sont trouvés à quelques endroits presque verticaux, et comme pour le moment le travail devait rester inachevé, l'entrepreneur a creusé au-dessous de la ligne du fond afin d'avoir l'espace nécessaire pour ajuster l'alignement du talus. Mais cela enlevait l'appui des pointes de pieux dans une matière que l'on sait extrêmement exposée à s'ébouler. L'eau dans la tranchée a retenu les côtés, bien qu'ils fussent complètement saturés. Mais quand elle a été soudainement retirée des éboulements très considérables se sont produits, comme on devait s'y attendre. On y remédiera cependant, et il n'y a pas de raison qui puisse empêcher de terminer la section l'année prochaine. Il n'y a pas de structures sur cette section.

Valeur du travail et des matériaux jusqu'au 31 juillet 1897.... $108,096 80

*Section n°* 10.—Le bétonnage du pont du chemin de la Rivière-Rouge est très avancé. L'excavation de même que le coffrage de protection se poursuivent. On pourra terminer les travaux cet été, ou au plus tard au commencement de l'année prochaine.. Le ponceau de la Rouge remplit bien le but.

Valeur du travail et des matériaux jusqu'au 31 juillet 1897.....$239,151 93

*Section n°* 11.—Le ponceau Delisle est enfin à peu près terminé. L'on est à nettoyer le chenal de dérivation, et l'eau de la rivière y passera sous peu. Le contrat de cette section a plusieurs fois changé de mains, et le progrès a été et est très lent. Mais la quantité de roc est quatre fois plus élevée que celle indiquée par les puits d'épreuve. Ces puits n'avaient pas fait découvrir la surface irrégulière du roc qui affleurait entre eux ou sur un de leurs côtés. L'on a encore à enlever environ 10,000 verges cubes de roc et 100,000 de terre. Le travail pourra être terminé pendant la prochaine saison, mais pour cela l'avancement devra être plus rapide.

Valeur du travail et des matériaux jusqu'au 31 juillet 1897......$249,303 95

*Section n°* 12.—M. M. J. Hogan est le troisième entrepreneur qui se soit chargé de ce travail. Son contrat date du 4 avril 1897. Jusqu'à présent ses arrangements sont très satisfaisants, et il me paraît probable qu'il finira au temps spécifié. Jusqu'au 31 juillet il avait été enlevé à peu près 40,000 verges cubes de terre et de roc. Ce n'est que le commencement—mais l'on emploie deux pelles à vapeur, 5 locomotives, et une longueur suffisante de voie ferrée et assez de wagons, etc., pour assurer l'avancement rapide des travaux dans un avenir prochain. Le travail était dans un très mauvais état quand il a été abandonné, mais aujourd'hui il paraît être conduit sur un pied d'affaires. Il y a à creuser plus de 100,000 verges cubes de roc.

Valeur du travail et des matériaux jusqu'au 31 juillet 1897....... $9,120

*Section n°* 13.—Le travail sur cette section avance continuellement mais lentement. Les piliers d'entrée en dehors de la digue temporaire, à la tête du canal, sont bien avancés, et seront terminés à bonne heure l'année prochaine. Le chenal a été dragué jusqu'à complète profondeur et l'on a enlevé une batture en dehors.

L'on a pompé dans le prisme entre les stations 732–52, et la construction des murs de soutènement à l'avant de l'écluse de prise d'eau se poursuit. La pierre pour ces murs se prépare à la carrière de la Pointe-Anne, près de Belleville. Il y a à peu près 41,000 verges cubes de maçonnerie sur cette section. 8,000 verges à peu près ont été faites, en sorte qu'il en reste à terminer 33,000. Il y a, disons, 13,000 verges cubes de pierre à construire sur le terrain.

L'excavation du canal est bien avancée. On a fait du revêtement en pierres et du macadam. Sur cette section on a rencontré du roc où l'on ne croyait point en trouver, et l'argile est très dure, avec de nombreux cailloux. Toutes les structures reposeront sur des fondations solides. Bien que le travail soit un peu en arrière, cependant il est assez avancé qu'on pourra le presser et le finir l'année prochaine.

Valeur du travail et des matériaux jusqu'au 31 juillet 1897 ... . $397,815 26

Sur un total de disons 6½ millions de verges cubes de terre, il en avait été creusé environ 5 millions (5,005,054) le 31 du mois dernier. Un peu plus de la moitié du travail (140,140 verges cubes) était faite à la même date.

Il y a environ 300,000 verges cubes de maçonnerie de tous genres et de bétonnage, 41,208 de ce chiffre sont faites principalement en ponts, murs d'entrée, etc. La seule maçonnerie d'écluse construite consiste en une partie des assises de fond, ponceaux, etc., de l'écluse n° 1.

Si l'on évalue à 150 les jours réels de travail d'une saison, et à 160,000 verges cubes la maçonnerie restant à faire, il faudra une proportion journalière future de plus de 800 verges cubes pour terminer la construction entière le 31 octobre de l'année prochaine. La moyenne totale de chaque jour en juillet a été d'environ 250 verges sur toutes les sections où la construction se poursuivait.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Le sommaire des estimations mensuelles pour travail fait et matériaux livrés le 31 juillet 1897 comparativement aux chiffres semblables le 30 juin 1896, est le suivant:—

| N° de la section. | Entrepreneurs. | Le 30 juin 1896. | Le 31 juillet 1897. | 1896-7. | Maçonnerie et béton. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | Construit. | A construire. |
| | | $ c. | $ c. | $ c. | vgs. c. | vgs. c. |
| 1 et 2 | A. Stewart | 443,881 90 | 477,222 05 | 33,340 15 | 10,140 | 73,000 |
| 3 | O'Leary Frères | 157,956 76 | 186,343 76 | 28,387 00 | 3,100 | 500 |
| 4, 5, 6 et 7 | G. Goodwin | 298,535 25 | 326,246 75 | 27,711 50 | 2,201 | 40,000 |
| | A. Onderdonk | | 7,568 15 | 7,568 15 | 603 | |
| 8 | C. H. Raynor | 188,995 37 | 233,508 15 | 44,512 78 | 4,733 | 2,200 |
| 9 | R. Macdonald | 99,920 50 | 108,096 10 | 8,875 60 | | |
| 10 | Rogers et Taylor | 198,249 43 | 239,151 93 | 40,722 50 | 6,522 | 2,000 |
| 11 | Poupore et Fraser | 201,587 70 | 249,303 95 | 47,716 25 | 6,071 | 100 |
| 12 | O'Brien et Goodwin | 38,211 52 | 38,211 52 | | 15 | |
| | M. J. Hogan | | 9,120 00 | 9,120 00 | | |
| 13 | R. Macdonald | 323,777 97 | 397,815 26 | 74,037 29 | 7,823 | 33,000 |
| | | 1,950,596 40 | 2,272,587 62 | 321,991 22 | 41,208 | 150,800 |

En supposant que la valeur approximative du travail sur les sections de 1 à 13 données de nouveau en partie à l'entreprise soit maintenant portée à disons $3,750,000, on verra que la balance nécessaire pour terminer est d'à peu près $1,478,000. Cela nécessitera une proportion de dépense d'environ quatre fois celle du dernier exercice pendant la période du 31 juillet 1897 au 31 octobre 1896.

On observera que la quantité de maçonnerie et de bétonnage faite est de 41,208 verges cubes, et la maçonnerie à faire de 150,800. Cet état ne s'applique qu'aux contrats actuels. Il y aura une quantité considérable de maçonnerie au déversoir régulateur pour le bief de partage—chambre des machines, etc., à la traverse de la rivière à la Graisse—en sorte que la quantité totale, il est probable, ne sera pas éloignée de 200,000 verges cubes.

La superstructure du pont du chemin de fer Canada-Atlantique a été construite et est en usage depuis assez longtemps. Il y a sur le canal cinq ponts de chemins. A l'un d'eux (celui de Saint-Antoine) l'on est à poser la superstructure. On s'attend à ce que quatre de ces ponts soient terminés et livrés à la circulation cette année.

Des contrats ont été passés jusqu'ici pour la fourniture d'environ 75,000 barils de ciment de Portland. Celui dont on s'est servi jusqu'ici était principalement de provenance belge. L'on produit cependant au pays actuellement un excellent article qui sera sans doute grandement employé bientôt dans nos travaux publics. Outre la quantité mentionnée plus haut l'on a passé un contrat pour la fourniture de 22,000 barils de ciment de Thorold, qui devront être livrés à différents endroits le long du canal de Soulanges.

Je dois dire en terminant que le temps a été humide et défavorable jusqu'à ce moment de la saison. Le mois dernier la valeur du travail et des matériaux sur les neuf entreprises (sections de 1 à 13 inclusivement) a été moins que $50,000. En rapprochant ce fait des tableaux et chiffres qui précèdent il devient évident que pour assurer l'achèvement des entreprises actuelles dans un temps raisonnable il faudra augmenter de beaucoup tout de suite la rapidité des opérations et les poursuivre.

Je demeure, monsieur, votre obéissant serviteur,

THOMAS MONRO, *M. Inst. I.C.*

*Ingénieur du canal de Soulanges.*

A. M. Collingwood Schreiber, C.M.G.,
Sous-ministre et ingénieur en chef
Chemins de fer et Canaux.

## DIVISION DE MONTRÉAL.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,
MONTRÉAL, 31 août 1897.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser mon rapport annuel sur les travaux dont j'ai charge, pour l'exercice expiré le 30 juin 1897.

Le tableau suivant donne les dates de l'ouverture et de la clôture de chacun des canaux de la division.

| | Fermé. | Ouvert. |
|---|---|---|
| Canal Lachine................... | 30 nov. 1896. | 1er mai 1897. |
| Canal de Beauharnois................ | " | " |
| Ecluse de Sainte-Anne................ | 23 nov. 1896. | 27 avril 1897. |
| Canaux de Carillon et de Grenville | 28 nov. 1896. | 26 avril 1897. |
| Canal Chambly.................. | 30 nov. 1896. | 3 mai 1897. |
| Ecluse de Saint-Ours................ | 27 nov. 1896. | 11 avril 1897. |

## CANAL LACHINE.

### RÉPARATIONS.

Outre l'entretien ordinaire des écluses, des portes d'écluse, des ponts, des chemins de halage, des trottoirs, des bâtiments, etc., il a été faiti ici certains travaux plus importants dont suit l'énumération.

On a exhaussé de deux pieds sur une longueur de 300 pieds le quai du côté nord du bassin n° 7, où viennent s'amarrer tous les bateaux qui font le service des marchés.

Deux des hangars situés sur ce même bassin ont été planchéiés à neuf et l'on a surélevé le toit.

On a également reconstruit en partie le quai du côté est du bassin n° 2 à Saint-Gabriel. La réparation a été prise à un pied au-dessous du plan d'eau. Le bois pour terminer l'ouvrage est acheté.

Il a fallu faire, le printemps dernier, des réparations considérables aux murs de revêtement entre la Côte Saint-Paul et Lachine. Durant la période de mise à sec, c'est-à-dire en aval, une grande partie de ces murs, surtout du côté nord, a été remise en état pour la saison qui s'ouvrait. Il sont construits en blocs de faibles dimensions, à peine liés les uns aux autres, et, à cause de cela, souffrent beaucoup des gelées chaque hiver. On en fera prochainement un examen complet, puis on les reconstruira, partout où cela sera nécessaire, en pierres plus grosses, et on leur donnera une pente plus grande, au moins depuis le plan d'eau jusqu'au sommet de la levée.

Au cours du mois d'avril on a fait des réparations assez importantes aux murs des écluses et des déversoirs, principalement aux déversoirs de Saint-Grabriel et de Lachine, où deux remises ont dû être renouvelées et plusieurs autres remises à neuf.

Dans le même temps, la Compagnie hydraulique des Rapides de Lachine a établi sur la cuvette du canal, deux conduits pour le passage des câbles transmettant des courants électriques à haute tension; l'un se trouve immédiatement à l'amont du pont Wellington, l'autre à la Côte Saint-Paul. Ce travail a été surveillé avec le plus grand soin, surtout au dernier endroit, où la levée du canal est très élevée et relativement faible. L'eau a été depuis remise dans le canal, et j'ai eu le plaisir de constater qu'il ne s'est pas produit d'infiltration appréciable à la saignée de la levée. Un autre conduit de même nature a été établi 75 pieds à l'amont du pont n° 1, et là également, le travail a bien réussi.

On n'a eu qu'un accident à enregistrer ici au cours de la saison de navigation. Le 10 novembre 1896, le steamer *Princess*, de la Compagnie de navigation de l'Ottawa,

est venu heurter la porte d'aval de la grande écluse de la Côte Saint-Paul. Les deux vantaux ont été plus ou moins tordus, et la passerelle et le poteau tourillon du vantail nord brisés. Pendant les réparations tous les bateaux ont dû passer par la petite écluse.

L'accident a eu pour cause soit une méprise dans l'interprétation des signaux, soit le défaut d'éclairage de l'entrée de l'écluse. Heureusement notre circuit d'éclairage électrique a depuis été établi jusqu'à cette écluse et au delà, en sorte que la navigation peut maintenant s'y faire sans danger, tant pour les bateaux que pour les écluses elles-mêmes.

### RÉPARATION DE LA FLOTTE.

Les $2,000 votés pour l'entretien de la flotte de dragage ont été utilisés comme à l'ordinaire. Outre les réparations courantes, peinturage, calfatage, etc., on a remis à neuf le bras de la grue à vapeur et celui de la drague, et renouvelé complètement la coque du remorqueur *Josephine*. On a également construit un chalan de sondage.

### REVENU.

#### *Station électrique.*

La transformation de l'ancienne scierie Tate en une station électrique pour l'éclairage du canal est commencée depuis quelque temps. Au cours du dernier exercice la partie du canal d'amenée qui se trouve dans le moulin même a été entièrement reconstruite, et le canal de décharge approfondi de deux pieds afin de donner un dégagement plus facile à l'eau qui sort des turbines. On a placé dans une position plus convenable l'une des deux turbines autrefois en usage; elle est du type *Hercules* et d'un modèle relativement moderne; quant à la vieille turbine *Leffel* qui actionnait autrefois la scierie, elle a été remplacée par une autre du type *New American.* Ensemble ces deux turbines peuvent donner une puissance de 275 chevaux aux hautes eaux, ce qui est amplement suffisant pour les besoins actuels et probablement pour les besoins futurs du canal.

#### *Eclairage électrique.*

Le système d'éclairage électrique a été prolongé de l'écluse Saint-Gabriel au pont de la Côte Saint-Paul, distance de deux milles. On a également établi un autre circuit autour des bassins situés sur le côté nord du canal ; ces bassins étaient autrefois éclairés au gaz. L'ensemble comprend actuellement 120 lampes à arc de 2,000 bougies, distribuées sur les chemins de halage, aux abords des ponts, des écluses et des bassins, ainsi que sur la rue des Moulins. Cette rue était jusqu'ici pourvue de lampes à incandescence qui donnaient un éclairage très défectueux.

Le courant qui alimente les lampes à arc est également utilisé pour un certain nombre de lampes à incandescence installées dans les hangars du bassin n° 2 (*Flour Sheds*) et dans nos ateliers de la rue des Moulins.

#### *Bornage.*

M. L. G. Papineau, arpenteur provincial, a délimité au cours de l'année les terrains acquis par le gouvernement de chaque côté du drain collecteur construit il y a quelques années au nord du canal, et y a planté 40 bornes en pierre qui en établissent les frontières.

### CAPITAL.

*Dragage à 20 pieds entre les écluses n° 2 et n° 3.*—Ce travail a été poursuivi du 1er juillet au 17 octobre 1896. Durant cette période, la drague a creusé un chenal de 1,400 pieds de longueur sur 150 pieds de largeur, partant de la rue du Séminaire et se terminant à la rue Montmorency. Le cube des déblais se chiffre à 3,600 verges

cubes, et le tout a été déposé dans les quais que fait construire la commission du havre dans le port de Montréal.

*Approfondissement du canal pour un mouillage de* 14 *pieds, entre les écluses de Saint-Gabriel et celles de Lachine.*—Ce travail a été entrepris par MM. McNamee et Mann en 1895. A la fin de 1896, toute la section comprise entre la Côte Saint-Paul et Lachine était creusée sur plus de la moitié de sa largeur. Une bonne partie du travail était également faite dans le bief qui va de la Côte Saint-Paul à Saint-Gabriel; on ne rencontre pas le roc dans cette section.

Les opérations, suspendues le 25 novembre dernier, ont été reprises le 6 mai. Durant la période de mise à sec les entrepreneurs ont enlevé, au moyen de la mine, un grand nombre de gros cailloux que les dragues n'avaient pu saisir et qui étaient restés empilés au pied des murs de revêtement et autour des piles des ponts.

Durant ce temps on exécutait, à la journée, certains travaux d'excavation aux abords du pont tournant du Pacifique Canadien près de Lachine. Cette excavation demande d'être faite avec le plus grand soin, afin de ne pas mettre en danger le pilier du pont. Le travail sera repris et probablement terminé au cours du printemps prochain.

### CANAL DU LAC SAINT-LOUIS.

M. L. S. Pariseau a la direction de ces travaux. Durant la dernière campagne les entrepreneurs ont employé trois dragues. Le chenal est pratiquement terminé sur une longueur de 3,000 pieds, et il ne reste plus guère à faire qu'un tiers de l'ouvrage.

## CANAL DE BEAUHARNOIS.

### RÉPARATIONS.

Les travaux d'art de ce canal ont été entretenus en bon état.

Le 11 mai dernier le steamer *Ocean* a heurté la porte d'aval de l'écuse n° 11 et l'a tellement endommagée qu'il a fallu la reconstruire presque en entier; l'un des vantaux de la porte d'amont s'est aussi trouvé détaché de ses ancrages, mais n'a subi que des avaries assez légères. Le bief compris entre les écluses n° 11 et n° 2 s'est complètement vidé dans le bief inférieur; mais l'eau n'a pas causé de grands dégâts, si ce n'est aux approches de l'écluse n° 10, où le talus extérieur de la levée du côté nord a été lavé sur une longueur de 150 pieds et sur environ 10 pieds de largeur. Heureusement on avait sous la main une porte de rechange et l'on a pu commencer les réparations sans retard. Après vingt-huit heures de travail ardu, l'écluse était prête à recevoir les bateaux qui se présentaient.

Nous avons ici des portes de rechange pour toutes les écluses, sauf une. L'écluse de Valleyfield en a été pourvue l'hiver dernier et l'on va mettre la dernière sur le chantier dans un mois ou deux. Entre autres travaux importants exécutés au cours de l'exercice, on peut citer: la remise à neuf des ponts des deversoirs des écluses 7, 10 et 12; une réparation considérable au pont tournant de Saint-Timothée ainsi qu'à celui de Valleyfield; le nettoyage d'un grand fossé servant de décharge du siphon situé entre les écluses 12 et 13 et tombant dans le fleuve, et enfin la reconstruction des culées de deux petits ponts, l'un sur la voie publique près de Saint-Timothée, au sud du canal, et l'autre sur le fossé cité plus haut.

Durant l'hiver on a acheté et fait casser environ 2,000 verges cubes de pierre. Une partie de cette pierre a été utilisée sur le chemin qui longe le dyke de la Baie-de-la-Faim (*Hungry-Bay*); le reste servira à macadamiser la levée sud du canal entre Saint-Timothée et Valleyfield l'été prochain. Les murs qui bordent l'entrée d'amont du canal ont été en partie reconstruits durant les basses eaux de l'automne dernier; on a aussi réparé les levées aux endroits dangereux.

REVENU.

En vertu d'un contrat fait avec la Compagnie de téléphone Bell, le canal de Beauharnois est devenu acquéreur de la ligne à circuit métallique que cette compagnie avait installée sur la levée du canal, il y a quelques années, de Melocheville à Valleyfield.

La compagnie s'était engagé à remplacer tous nos vieux instruments par des instruments d'un modèle perfectionné et à fournir un câble neuf pour la traversée du canal à Melocheville. Elle a satisfait à toutes les conditions du contrat et le service téléphonique du canal, jusque-là très défectueux, est aujourd'hui aussi parfait que possible.

*Nettoyage et approfondissement des approches du canal.*

En octobre 1896, la drague n° 2 a été envoyée à Melocheville, où elle est restée jusqu'à l'hiver. Durant cette période elle a creusé de trois pieds l'approche d'aval du canal, et les matériaux ainsi enlevés ont été déposés à l'arrière des quais d'amarrage situés au côté sud de l'approche. Ces quais seront, de ce fait, beaucoup plus en état de supporter la pression et les chocs des glaces flottantes qui les déplaçaient presque chaque printemps. Du 18 octobre à la fin de novembre, date de son retour à Montréal, on a ainsi dragué environ 3,600 verges cubes de terres, de roc et de cailloux.

Le creusement du chenal d'approche de l'entrée supérieure du canal, commencé le 9 juin dernier, se poursuit actuellement. Ce travail se terminera avant la fin de la saison.

## ÉCLUSE DE SAINTE-ANNE.

RÉPARATIONS.

Parmi les travaux exécutés ici au cours de l'exercice, il n'y a guère à citer que les suivants: rejointoyage des murs qui forment les côtés des deux approches de l'écluse sur une longueur de 1,200 pieds, et reconstruction de la jetée est du chenal sud, 600 pieds de long. Les deux jetées de ce chenal sont aujourd'hui remis à neuf, du plan d'eau au sommet, et ne demanderont pas de réparations d'ici à plusieurs années.

## CANAUX DE CARILLON ET DE GRENVILLE.

RÉPARATIONS.

Les travaux les plus importants exécutés durant l'exercice, sont:

*A Carillon.*—Reconstruction de la jetée qui forme le côté sud de l'entrée d'aval et réparation d'un ponceau sur l'ancien canal d'alimentation, ainsi que de la jetée qui ferme l'ancien canal aujourd'hui abandonné.

*A Grenville.*—Achèvement de trois portes de rechange et construction d'un mur en corroi avec palplanches à la hauteur de la ferme Cameron, où il s'était fait, dans la levée, une voie d'eau considérable.

En outre, tous les travaux d'art, les chemins de halage, les clôtures, les bâtiments etc., ont été tenus en parfait état.

REVENU.

On a construit à Carillon un magasin pour les huiles, les peintures, les verres à vitre, etc. Cette construction a 38 x 18 x 12, est en brique avec fondations en pierre et plancher en béton.

Comme je le mentionnais dans mon rapport de l'année dernière, deux des quais qui forment le côté sud de l'approche d'amont du canal de Carillon ont été emportés par les glaces au printemps de 1896. On avait décidé de les reconstruire aux eaux basses du printemps; le bois était préparé et la pierre nécessaire rendue sur les lieux, mais le niveau de l'Ottawa s'est tenu si haut qu'il a été impossible de mettre ce projet à exécution avant la fin de l'exercice.

Durant l'hiver on a construit une porte de rechange pour l'écluse n° 4 (canal de Grenville). Toutes les écluses, sauf une, sont maintenant pourvues de portes de rechange. La porte qui manque sera construite cette année.

### CAPITAL.

En vertu d'un contrat signé le 9 avril dernier, MM. Pigott et Ingles, de Hamilton, ont entrepris l'élargissement et l'approfondissement de la partie inférieure du canal de Grenville. Il se sont mis à l'œuvre le 8 mai avec une équipe de quelques hommes seulement, et jusqu'au 30 juin ils n'avaient fait que pour environ $1,000 d'ouvrage.

Ils ont fait des recherches, en divers points, sur les terres qui longent le canal, dans l'espérance d'y trouver une carrière, mais jusqu'ici inutilement. W. H. G. Stanton a la direction des bureaux.

## CANAL CHAMBLY.

### RÉPARATIONS.

Ecluses, portes d'écluses, ponts, chemin de halage, murs de revêtement des levées, bâtiments, etc., tout a été tenu en bon état durant le dernier exercice.

Un travail assez important a été exécuté à l'écluse inférieure. Les pierres de face des murs en ailes qui forment l'entrée de cette écluse avaient fini par se détacher des moëllons du massif; elles menaçaient de s'abattre et d'entraîner avec elles la porte d'aval. Heureusement, au-dessous du plan d'eau les maçonneries étaient restées solides.

On a commencé par relier ensemble, à l'aide de fers méplats, les pierres de couronnement, puis les diverses assises qui se trouvaient déplacées ont été rendues solidaires au moyen de boulons les traversant toutes de part en part; d'autres bandes de fer, appliquées contre la face du mur et percées de trous convenablement disposés, ont reçu des tiges en fer qu'on a poussé jusqu'à l'arrière des maçonneries, où elles ont été solidement ancrées. Enfin d'autres tiges, boulonnées sur les couronnements, ont été ancrées à une forte pièce de chêne aussi fixée à l'arrière des maçonneries.

L'approche de l'hiver n'a permis de réparer ainsi que le mur est; l'autre sera traité de la même façon l'automne prochain.

Une voie d'eau considérable existait dans le seuil mitoyen des écluses accolées n$^{os}$ 7 et 8. Les maçonneries de ce seuil ont été démolies puis reconstruites avec le plus grand soin. On a aussi traité au coulis de ciment le seuil d'aval de l'écluse n° 8; tous deux sont aujourd'hui parfaitement étanches.

Deux ponts tournants ont été reconstruits, et au printemps on a refait les deux culées du pont n° 2.

Il en a été de même du quai public du village de Chambly-Bassin.

Au cours du mois d'avril la Compagnie manufacturière de Chambly a établi, par le travers du canal et en contrebas du fond de la cuvette, un conduit en béton renfermant les câbles destinés à transmettre à Montréal le courant produit aux usines d'électricité qu'elle vient de construire sur le Richelieu. Ce travail a été fait avec un soin particulier et les levées du canal remises en bon état.

REVENU.

*Mur en pierre sèche.* — Ce mur, qui supporte la levée du canal le long de la voie publique près de Saint-Jean, est en progrès depuis trois ans. On en a construit l'été dernier une longueur de 3,050 pieds courants.

*Siphon renversé de Wood's-Creek.*—Il doit porter au Richelieu les eaux du ruisseau, qui, en raison de leur impureté croissante, ne sauraient plus longtemps être déversées dans le canal sans danger.

Le siphon comprend quatre conduits cintrés de 154 pieds de longueur, avec puits d'entrée et de sortie, le tout en béton de ciment; la section des quatre grands conduits réunis est de 59 pieds carrés.

L'ouvrage n'a pas été fait sans difficulté à cause du sol mouvant qu'il traverse, mélange d'argile très molle et visqueuse et de sable mouvant. Il a été impossible de le terminer avant l'ouverture de la navigation. Il reste encore à exécuter 35 pieds du siphon et le puits d'entrée. Le travail sera repris dès qu'on pourra mettre le canal à sec l'automne prochain.

La petite grue à vapeur du canal Chambly a été d'un grand secours dans l'exécution des travaux.

## SAINT-OURS.

Outre les travaux ordinaires d'entretien, je n'ai à signaler ici que la reconstruction d'un quai d'amarrage à l'aval de l'écluse.

L'eau s'est tenue si haute dans le Richelieu le printemps dernier, qu'il a fallu remettre à plus tard la réparation du barrage jeté ici d'un côté à l'autre de la rivière, et, à en juger par le niveau actuel des eaux, il est probable qu'on ne pourra pas la faire cette année.

Néanmoins, il n'y a pas à craindre que le barrage cède, ni que la navigation en souffre.

En terminant, je suis heureux de constater qu'il n'y a eu durant l'année aucun accident sérieux, ni aucune interruption de la circulation sur les canaux dont j'ai la surveillance.

Les tableaux ordinaires des hautes et basses eaux et des amendes imposées sont annexés à mon rapport.

J'ai l'honneur d'être monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ERNEST MARCEAU,
*Ingénieur surintendant.*

M. Collingwood Schreiber, C.M.G.,
Sous-ministre et ingénieur en chef,
Chemins de fer et Canaux.
Canal Lachine.

ÉTAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de l'ancienne écluse n° 1 (entrée inférieure), et de l'écluse n° 5 (entrée supérieure), durant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

| Mois. | Ancienne écluse n° 1, busc inférieur. | | | | Ancienne écluse n° 5, busc supérieur. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Eaux hautes extrêmes. | | Eaux basses extrêmes. | | Eaux hautes extrêmes. | | Eaux basses extrêmes. | |
| 1896. | pds. | pcs. | pds. | pcs. | pds. | pcs. | pds. | pcs. |
| Juillet | 16 | 9 | 16 | 1 | 10 | 10 | 10 | 2 |
| Août | 16 | 0 | 14 | 10 | 10 | 2 | 9 | 7 |
| Septembre | 15 | 3 | 14 | 5 | 9 | 9 | 9 | 1 |
| Octobre | 15 | 3 | 14 | 4 | 9 | 6 | 9 | 0 |
| Novembre | 17 | 3 | 14 | 6 | 10 | 8 | 9 | 0 |
| Décembre | 31 | 1 | 15 | 11 | 11 | 9 | 9 | 7 |
| 1897. | | | | | | | | |
| Janvier | 30 | 0 | 25 | 2 | 10 | 11 | 9 | 2 |
| Février | 26 | 5 | 22 | 3 | 11 | 1 | 8 | 11 |
| Mars | 26 | 7 | 22 | 2 | 11 | 2 | 8 | 8 |
| Avril | 32 | 8 | 18 | 10 | 13 | 10 | 11 | 4 |
| Mai | 23 | 6 | 21 | 4 | 14 | 4 | 13 | 4 |
| Juin | 21 | 6 | 18 | 4 | 13 | 8 | 11 | 9 |

## CANAL LACHINE.

ÉTAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de la nouvelle écluse n° 1 (entrée (inférieure), et de la nouvelle écluse n° 5 (entrée supérieure), durant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

| Mois. | Ancienne écluse n° 1, busc inférieur. | | | | Ancienne écluse n° 5. busc supérieur. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Eaux hautes extrêmes. | | Eaux basses extrêmes. | | Eaux hautes extrêmes. | | Eaux basses extrêmes. | |
| 1896. | pds. | pcs. | pds. | pcs. | pds. | pcs. | pds. | pcs. |
| Juillet | 18 | 11 | 18 | 3 | 15 | 10 | 15 | 2 |
| Août | 18 | 2 | 17 | 0 | 15 | 2 | 14 | 7 |
| Septembre | 17 | 5 | 16 | 7 | 14 | 9 | 14 | 1 |
| Octobre | 17 | 5 | 16 | 6 | 14 | 6 | 14 | 0 |
| Novembre | 19 | 3 | 16 | 8 | 15 | 8 | 14 | 0 |
| Décembre | 33 | 6 | 18 | 1 | 16 | 9 | 14 | 7 |
| 1897. | | | | | | | | |
| Janvier | 32 | 2 | 27 | 4 | 15 | 11 | 14 | 2 |
| Février | 28 | 7 | 24 | 5 | 16 | 1 | 13 | 4 |
| Mars | 28 | 9 | 24 | 4 | 16 | 2 | 13 | 8 |
| Avril | 34 | 10 | 21 | 0 | 18 | 10 | 16 | 4 |
| Mai | 25 | 8 | 23 | 6 | 19 | 4 | 18 | 4 |
| Juin | 23 | 8 | 20 | 6 | 18 | 8 | 16 | 9 |

## Canal Beauharnois.

État indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse n° 2 (entrée inférieure), et de l'écluse n° 14 (entrée supérieure), durant l'exercice expiré le 30 juin 1897.

| Mois. | Ecluse n° 6, busc inférieur. | | | | Ecluse n° 14, busc supérieur. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Eaux hautes extrêmes. | | Eaux basses extrêmes. | | Eaux hautes extrêmes. | | Eaux basses extrêmes. | |
| 1896. | pds. | pcs. | pds. | pcs. | pds. | pcs. | pds. | pcs. |
| Juillet | 10 | 11 | 10 | 3 | 11 | 5 | 11 | 2 |
| Août | 10 | 4 | 9 | 7 | 12 | 2 | 11 | 0 |
| Septembre | 9 | 8 | 9 | 3 | 11 | 2 | 10 | 6 |
| Octobre | 9 | 5 | 9 | 0 | 10 | 10 | 10 | 2 |
| Novembre | 10 | 5 | 9 | 0 | 10 | 9 | 10 | 0 |
| Décembre | 13 | 3 | 9 | 8 | 10 | 8 | 10 | 1 |
| 1897. | | | | | | | | |
| Janvier | 19 | 3 | 11 | 3 | 10 | 11 | 10 | 4 |
| Février | 15 | 5 | 12 | 6 | 10 | 9 | 10 | 1 |
| Mars | 16 | 0 | 12 | 0 | 11 | 6 | 10 | 4 |
| Avril | 13 | 0 | 11 | 0 | 12 | 10 | 11 | 3 |
| Mai | 14 | 3 | 12 | 10 | 12 | 0 | 11 | 4 |
| Juin | 13 | 1 | 11 | 4 | 11 | 10 | 11 | 5 |

## Ecluse de Sainte-Anne.

État indiquant la profondeur de l'eau du fleuve sur les buscs de l'écluse de Sainte-Anne, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

| Mois. | Ecluse n° 1, busc inférieur. | | | | Ecluse n° 1, busc supérieur. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Eaux hautes extrêmes. | | Eaux basses extrêmes. | | Eaux hautes extrêmes. | | Eaux hautes extrêmes. | |
| 1896. | pds. | pcs. | pds. | pcs. | pds. | pcs. | pds. | pcs. |
| Juillet | 10 | 9 | 9 | 11 | 12 | 6 | 11 | 9 |
| Août | 10 | 0 | 9 | 6 | 11 | 8 | 10 | 10 |
| Septembre | 9 | 5 | 9 | 2 | 10 | 10 | 10 | 6 |
| Octobre | 9 | 4 | 9 | 0 | 11 | 2 | 10 | 9 |
| Novembre | 10 | 11 | 0 | 2 | 13 | 6 | 11 | 8 |
| Décembre | 11 | 9 | 10 | 3 | 13 | 3 | 11 | 8 |
| 1897. | | | | | | | | |
| Janvier | 11 | 6 | 10 | 2 | 12 | 1 | 10 | 6 |
| Février | 11 | 6 | 9 | 5 | 12 | 1 | 10 | 9 |
| Mars | 11 | 6 | 9 | 6 | 12 | 7 | 10 | 10 |
| Avril | 13 | 11 | 14 | 4 | 17 | 0 | 12 | 5 |
| Mai | 14 | 6 | 13 | 6 | 17 | 9 | 16 | 5 |
| Juin | 13 | 6 | 11 | 10 | 16 | 5 | 13 | 8 |

## Canal de Carillon.

État indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs des écluses n[os] 1 et 2 du canal Carillon, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

| Mois. | Ecluse n° 1, busc inférieur. Eaux hautes extrêmes. | | Ecluse n° 1, busc inférieur. Eaux basses extrêmes. | | Ecluse n° 2, busc supérieur. Eaux hautes extrêmes. | | Ecluse n° 2, busc supérieur. Eaux basses extrêmes. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1896. | pds. | pcs. | pds. | pcs. | pds. | pcs. | pds. | pcs. |
| Juillet | 13 | 10 | 13 | 0 | 14 | 0 | 13 | 0 |
| Août | 12 | 11 | 12 | 1 | 12 | 10 | 11 | 10 |
| Septembre | 12 | 1 | 11 | 8 | 11 | 9 | 11 | 4 |
| Octobre | 12 | 5 | 12 | 0 | 12 | 7 | 11 | 5 |
| Novembre | 14 | 9 | 12 | 4 | 15 | 6 | 12 | 3 |
| Décembre | 15 | 4 | 13 | 6 | 17 | 9 | 13 | 0 |
| 1897. | | | | | | | | |
| Janvier | 14 | 7 | 13 | 7 | 17 | 0 | 13 | 0 |
| Février | 14 | 4 | 11 | 10 | 16 | 3 | 12 | 5 |
| Mars | 14 | 3 | 12 | 4 | 13 | 0 | 12 | 6 |
| Avril | 19 | 5 | 14 | 4 | 20 | 9 | 13 | 5 |
| Mai | 20 | 5 | 18 | 8 | 21 | 2 | 19 | 9 |
| Juin | 18 | 7 | 15 | 2 | 19 | 6 | 15 | 10 |

## Canal de Grenville.

État indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs des écluses n[os] 3 et 7 du canal Grenville, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

| Mois. | Ecluse n° 3, busc inférieur. Eaux hautes extrêmes. | | Ecluse n° 3, busc inférieur. Eaux basses extrêmes. | | Ecluse n° 7, busc supérieur. Eaux hautes extrêmes. | | Ecluse n° 7, busc supérieur. Eaux basses extrêmes. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1896. | pds. | pcs. | pds. | pcs. | pds. | pcs. | pds. | pcs. |
| Juillet | 16 | 10 | 15 | 6 | 14 | 2 | 13 | 0 |
| Août | 15 | 4 | 14 | 0 | 13 | 0 | 11 | 2 |
| Septembre | 14 | 0 | 13 | 8 | 11 | 3 | 10 | 11 |
| Octobre | 14 | 6 | 13 | 10 | 11 | 11 | 11 | 0 |
| Novembre | 18 | 6 | 14 | 5 | 15 | 6 | 11 | 9 |
| Décembre | 21 | 6 | 18 | 6 | 15 | 8 | 14 | 1 |
| 1897. | | | | | | | | |
| Janvier | 20 | 0 | 17 | 0 | 14 | 1 | 13 | 6 |
| Février | 19 | 0 | 17 | 0 | 13 | 5 | 11 | 8 |
| Mars | 19 | 0 | 17 | 0 | 13 | 10 | 11 | 3 |
| Avril | 24 | 8 | 17 | 6 | 21 | 6 | 14 | 0 |
| Mai | 25 | 6 | 23 | 1 | 22 | 4 | 20 | 2 |
| Juin | 22 | 11 | 18 | 4 | 20 | 0 | 16 | 4 |

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

## Canal Chambly.

État indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse n° 9 (entrée inférieure), et de l'écluse n° 1 (entrée supérieure), durant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

| Mois. | Ecluse n° 9, busc inférieur. | | | | Ecluse n° 1, busc supérieur | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Eaux hautes extrêmes. | | Eaux basses extrêmes. | | Eaux hautes extrêmes. | | Eaux basses extrêmes. | |
| 1896. | pds | pcs | pds | pcs | pds | pcs | pds | pcs |
| Juillet | 10 | 8 | 9 | 6 | 8 | 10 | 7 | 9 |
| Août | 9 | 4 | 8 | 6 | 8 | 0 | 7 | 5 |
| Septembre | 8 | 8 | 8 | 0 | 8 | 0 | 7 | 0 |
| Octobre | 8 | 8 | 8 | 0 | 8 | 2 | 6 | 10 |
| Novembre | 12 | 2 | 8 | 4 | 8 | 8 | 7 | 5 |
| Décembre | 12 | 0 | 10 | 3 | 8 | 8 | 7 | 11 |
| 1897. | | | | | | | | |
| Janvier | 12 | 6 | 11 | 0 | 8 | 2 | 7 | 10 |
| Février | 12 | 4 | 10 | 11 | 8 | 1 | 7 | 10 |
| Mars | 16 | 4 | 11 | 8 | 9 | 7 | 7 | 10 |
| Avril | 16 | 11 | 13 | 11 | 11 | 10 | 9 | 7 |
| Mai | 17 | 2 | 14 | 10 | 11 | 10 | 10 | 6 |
| Juin | 15 | 4 | 13 | 8 | 11 | 1 | 10 | 3 |

## Écluse de Saint-Ours.

État indiquant la profondeur de l'eau du fleuve sur les seuils de l'écluse de Saint-Ours, durant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

| Mois. | Ecluse n° 1, busc inférieur. | | | | Ecluse n° 1, busc supérieur. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Eaux hautes extrêmes. | | Eaux basses extrêmes. | | Eaux hautes extrêmes. | | Eaux basses extrêmes. | |
| 1896. | pds | pcs | pds | pcs | pds | pcs | pds | pcs |
| Juillet | 9 | 4 | 7 | 10 | 9 | 7 | 8 | 6 |
| Août | 8 | 2 | 6 | 11 | 8 | 9 | 7 | 11 |
| Septembre | 8 | 3 | 7 | 8 | 7 | 4 | 6 | 6 |
| Octobre | 8 | 0 | 6 | 6 | 8 | 6 | 2 | 8 |
| Novembre | 10 | 9 | 6 | 11 | 10 | 10 | 8 | 1 |
| Décembre | 11 | 8 | 8 | 9 | 9 | 7 | 8 | 6 |
| 1897. | | | | | | | | |
| Janvier | 11 | 4 | 9 | 0 | 9 | 0 | 7 | 9 |
| Février | 9 | 10 | 8 | 6 | 8 | 5 | 8 | 1 |
| Mars | 16 | 3 | 8 | 7 | 12 | 7 | 8 | 1 |
| Avril | 17 | 2 | 14 | 0 | 13 | 10 | 12 | 0 |
| Mai | 17 | 10 | 14 | 10 | 14 | 2 | 12 | 3 |
| Juin | 15 | 2 | 11 | 9 | 12 | 5 | 11 | 1 |

## CANAL LACHINE.

ÉTAT des amendes perçues durant l'exercice clos le 30 juin 1897.

| Date. | Nom du bâtiment. | Nom du propriétaire. | Amendes. | Dommages. | Total. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1897. | | | $ c. | $ c. | $ c. |
| 17 juin... | Steamer "Spartan"........ | Cie de Nav. Rich. et Ont.... | ......... | 44 50 | 44 50 |
| | | | ........ | 44 50 | 44 50 |

JOHN O'NEILL,
*Percepteur.*

## CANAL BEAUHARNOIS.

ÉTAT des amendes perçues durant l'exercice clos le 30 juin 1897.

| Date. | Nom du bâtiment. | Nom du propriétaire. | Amendes. | Dommages. | Total. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1896. | | | $ c. | $ c. | $ c. |
| 2 juillet... | Chalan—Pas de nom.......... | Capitaine Wm Henry....... | .......... | 5 00 | 5 00 |
| 1897. | | | | | |
| 11 mai.... | Steamer "Ocean"........... | Capitaine Trowell........... | 20 00 | ......... | 20 00 |
| | do ........... | do .......... | .......... | 602 08 | 602 08 |
| | | | 20 00 | 607 08 | 627 08 |

S. A. BRODEUR,
*Percepteur.*

## CANAL CHAMBLY.

ÉTAT des amendes perçues durant l'exercice clos le 30 juin 1897.

| Date. | Nom du bâtiment. | Nom du propriétaire. | Amendes. | Dommages. | Total. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1896. | | | $ c. | $ c. | $ c. |
| 30 oct.... | Chaloupe "E. C. Baker"..... | Capitaine W. Butler....... | 5 00 | ........ | 5 00 |
| | | | 5 00 | .......... | 5 00 |

M. D. S. MARTEL.
*Percepteur.*

## CANAL DE LA TRENT.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,
PETERBOROUGH, 1er septembre 1897.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport annuel sur les travaux confiés à mes soins pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

Le canal de la Trent est un terme qui s'applique à une série d'étendues d'eau entre la baie de Quinté, sur le lac Ontario, et la baie Georgienne, sur le lac Huron, lesquelles, dans leur condition actuelle, ne forment point cependant une navigation continue. L'objet des présents travaux est de relier ces différentes étendues d'eau de façon à former une ligne continue de navigation pour les berges d'un tirant de six pieds d'eau entre le lac Ontario et la baie Georgienne. La distance totale entre ces deux points est d'environ 200 milles, mais si l'on utilise les nombreux lacs et rivières et l'on profite de la disposition du terrain pour inonder certaines étendues, il n'y aura pas plus de 15 à 20 milles de canal réel. Champlain, dans sa marche mémorable à travers le Canada, a suivi la ligne du canal projeté, et cette voie a été par la suite employée par les sauvages et les commerçants de fourrures dans leur excursions entre les lacs d'en haut et la mer. Dès 1835 le gouvernement impérial avait choisi cette route, la plus naturelle et la plus praticable pour l'ouverture d'une voie par eau entre le lac Ontario et le lac Huron, et il a dépensé un montant d'argent considérable dans ce but. Les travaux alors faits ont toujours été utilisés depuis. Quand on aura terminé les deux divisions en voie de construction l'on aura une ligne directe continue de navigation d'à peu près 160 milles de longueur, outre environ le même parcours de navigation latérale d'après les chutes de Heeley jusqu'aux ports du lac Simcoe.

### ENTRETIEN.

Comme la contrée drainée est immense et que le pays se déboise d'année en année, il devient plus difficile de régler convenablement l'eau d'après le système actuel. La construction de nouveaux travaux entre Lakefield et Peterborough nous a obligé à détourner quelque peu le cours régulier de la rivière afin de poursuivre les opérations. La navigation s'est fermée sur le bief central le 28 novembre 1896 pour se rouvrir le 19 avril 1897. Sur le bief inférieur la navigation s'était fermée le 26 novembre pour se rouvrir le 13 avril 1897. L'eau s'est maintenue dans tous les biefs à une hauteur navigable, sauf en amont de Bobcaygeon, où à raison d'une fuite d'eau dans un barrage particulier, et à une diminution temporaire de la quantité d'eau, la hauteur ordinaire s'est trouvée abaissée pendant quelques jours.

Le nombre des éclusages a été de 2,648, chiffre qui ne représente pas cependant d'une façon exacte le trafic de ce canal, attendu que sur quelques-unes des plus longues étendues les routes ne traversent aucune écluse, de sorte qu'on n'y tint point de notes de la navigation

### RÉPARATIONS.

Les réparations suivantes ont été faites :—

*Peterborough.*

Les estacades ainsi que les jetées à l'entrée de l'écluse à Peterborough ont été examinées et mises en parfait état. On a aussi réparé les ventelles du barrage.

*Hastings.*

Le débarcadère à l'entrée d'aval, long de 300 pieds, a été complètement reconstruit. On a aussi construit un nouveau débarcadère de 150 pieds de longueur à l'entrée d'amont. Il a été de plus construit une culée à l'extrémité nord du barrage et l'on a replanchéié et recouvert de gravier une partie du barrage plat.

*Lakefield.*

Le plancher du débarcadère, dont la plus grande partie était complètement pourrie, a été renouvelé, car il devenait dangereux d'y descendre. On se propose de remplir ce quai au moyen de roc et des déchets de la carrière et de gravier.

*Burleigh.*

Le débarcadère à l'entrée d'amont a été réparé et l'on a peinturé les portes d'écluse.

*Lovesick.*

On a donné une couche de peinture aux portes d'écluse à Lovesick.

*Buckhorn.*

On a signalé quelques-uns des piliers d'amont du barrage endommagés par la glace ainsi que les estacades.

*Bobcaygeon.*

La muraille d'écluse du côté nord a été jointoyée, et l'arrière du mur a été exhaussée par un mur en pierres sèches rempli de pierres et de graviers. La plate-forme qui s'avançait en saillie à l'extrémité de ce mur a été enlevée et construite d'une manière solide, et la jetée a été prolongée jusqu'à l'ancien quai sur la côte nord. Cela a apporté une grande amélioration au pilier d'entrée d'aval. Les sommets des piliers de la digue ont été planchéiés afin d'empêcher qu'on en jetât le petit poisson dans ces piliers. Ils y pourrissaient et l'odeur incommodait fort les habitants du village.

*Chutes de Fénelon.*

Le pont tournant a été replanchéié avec du madrier de 3 pouces.

De menues réparations ont été aussi exécutées à Lovesick et à la Pointe de Young. Un certain nombre de nouvelles bouées ont été placées dans le chenal et l'on a remplacé celles qui avaient été enlevées par d'autres.

REVENU.

*Peterborough.*

La ligne des estacades de garde et des piliers à l'entrée d'amont de l'écluse a été prolongée jusqu'au pont du chemin de fer du Grand-Tronc. On avait fort besoin de ce prolongement pour empêcher les navires d'être emportés à la dérive par-dessus le barrage lorsqu'il faisait un violent vent de travers.

*Burleigh.*

Il a été construit un nouveau débarcadère en amont du pont tournant afin de fournir un lieu d'amarrage aux navires qui descendent quand l'écluse est occupée. Ce quai a été grandement apprécié depuis qu'on l'a construit.

*Lindsay.*

Une passe migratoire a été construite à travers le barrage de Lindsay afin de permettre au poisson de monter dans le lac Scugog.

*Chisholms.*

Il a été accordé un crédit pour construire un barrage à ce poste. Des préparatifs considérables avaient été faits et les matériaux étaient achetés quand l'on a reçu ordre de poursuive le travail.

*Hastings.*

Des milliers de cailloux ont été enlevés du chenal en amont de Hastings, puis l'on a placé des bouées dans ce chenal. On a aussi miné dans le roc solide sans enlever les pierres un chenal de 700 pieds de largeur sur 7 pieds de profondeur d'eau. Ce chenal sera terminé quand l'on pourra se servir de la drague pour cette fin.

*Dragage à Bobcaygeon et dans le lac Katchawannoe.*

Il a été fait peu de dragage à ces endroits, car la drague a été employée pendant la saison entière à Rosedale.

Il a été construit deux chalans dont on se servira aussitôt que l'on pourra obtenir le drague pour ces travaux.

CAPITAL.

*Dragage de l'embouchure de la rivière Otonabie.*

La *City of Peterborough* avec chalan auquel était suspendu une forte drague a été employée à nettoyer le chenal de l'accumulation de sciure de bois provenant des scieries.

*Rosedale.*

Du lac Balsamier (*Balsam*) au lac Cameron la rivière est très peu profonde, avec fond de roc sur lequel il n'y a pas plus de trois pieds et demi d'eau. L'on est à creuser un chenal de 4,600 pieds, de 90 pieds de largeur sur 7 pieds de profondeur. Le roc a été percé au moyen de quatre forets à vapeur placés sur des chalans, puis miné, et l'on s'occupe actuellement du dragage. Ce chenal forme partie de la ligne principale du canal, et à son défaut le canal était pratiquement divisé sauf pour des navires d'un très léger tirant d'eau. Ce travail est presque terminé, et la circulation a déjà considérablement augmenté, bien qu'il soit encore impossible pour les gros navires de le traverser à raison de la faible dimension de l'écluse à cet endroit, écluse qui appartient au gouvernement d'Ontario.

Le pont tournant actuel, qui appartient également au gouvernement d'Ontario, n'a pas la longueur voulue ; il ne se trouve point non plus sur la ligne du nouveau chenal. Le gouvernement fédéral a accordé un crédit pour la construction d'un nouveau pont en acier avec piliers de béton ; ce sera une grande amélioration.

CONSTRUCTION.

*Section n° 1, division du lac Simcoe-Balsam.*

Le travail sur cette section a été poursuivi sans interruption pendant l'exercice par l'entrepreneur Andrew Onderdonk. On a terminé presque toute l'excavation dans le roc et la terre. Les caissons du pilier d'entrée au lac Balsamier, sur le côté sud, ont tous été construits et posés, mais on ne les a pas encore remplis de pierres. Il a été aussi construit un caisson dans la ligne du côté sud de l'entrée. Ce travail ne peut-être poursuivi maintenant, à cause de la très grande hauteur de l'eau. Le chemin de fer Grand-Tronc a dévié la route à la traverse du canal, mais on n'a encore rien fait pour exhausser la voie de la ligne principale, bien que, si je comprends bien, l'entrepreneur ait fait avec les autorités du chemin de fer les arrangements nécessaires pour cela. Il reste encore à construire les structures suivantes :—Deux portes, deux déversoirs régulateurs, les piliers en béton d'un pont tournant, un chemin, un pont de chemin et un de chemin de fer à haut niveau. Le travail sur cette section a été poursuivi de la façon la plus satisfaisante.

*Section n° 1, Peterborough—Division de Lakefield.*

Le travail entrepris par ce contrat a été poursuivi sans interruption par les entrepreneurs, MM. Brown, Love et Aylmer. Sur cette section l'ouvrage comprend

en grande partie le creusage de cinq courtes tranchées dans les pointes de terre aux courbes de la rivière et la construction des écluses nécessaires (au nombre de cinq) pour parer à la différence des niveaux et de quatre barrages afin de maintenir l'eau sur les différents biefs. Il faudra aussi exhausser les chemins en remplacement de ceux qui seront inondés. L'excavation des différentes tranchées, écluses et barrages sur cette section est à peu près terminée, à l'exception de celle de Lakefield, qui est dans le roc et que l'on poursuivra pendant l'hiver pour la terminer au printemps. On a terminé les écluses nos 4 et 5, qui sont construites entièrement de béton. L'écluse n° 4 a été terminée l'automne dernier, et après l'expérience de l'hiver on n'y a trouvé aucun défaut. Ce sont les premières écluses construites entièrement de béton au Canada, et leur condition présente démontre qu'on peut parfaitement se servir de béton pour la construction des écluses. Le béton qui convient à la construction d'écluses ne s'obtient qu'en employant le plus grand soin dans le choix du ciment et des autres ingrédients du béton ainsi que pour le mélange et le posage. Si l'on néglige quelques-uns des détails, on est certain que le produit sera mauvais. Le préjugé contre l'emploi de béton dans les travaux d'art provient probablement de ce que l'on a négligé un ou plusieurs de ces détails.

Le barrage n° 3 était à peu près complété l'automne dernier, et le barrage n° 4 l'était aux deux tiers environ; la hauteur de l'eau jusqu'au 30 juin a empêché qu'on le termine. Il reste encore à faire les travaux suivants :—achever les barrages nos 3 et 4, construire les barrages nos 2 et 5, et les écluses nos 1, 2 et 3, les portes pour toutes les écluses, deux piliers et les culées pour un pont à haut niveau à Lakefield. Le travail se poursuit d'une manière très satisfaisante sur cette section.

*Section n° 2, division de Peterborough-Lakefield.*

Les entrepreneurs de cette section sont MM. Corry et Laverdure. L'excavation est passablement avancée, et à peu près à moitié terminée. La grande partie de l'excavation encore à faire consiste dans la construction de l'écluse hydraulique et de celle près des chemins de Warsaw et de Norwood. Les travaux terminés sont les suivants :—

Les piliers d'entrée et ceux du pont tournant du chemin de fer Grand-Tronc (sauf la pile-pivot) à Nassau, les piles des ponts du chemin Warsaw et Norwood, le pont de la rue Maria, le ponceau en tuyau près du chemin de Norwood, le déversoir et la levée près de Nassau, la moitié environ du creusage dans la terre, et presque tout le travail dans le roc. Les travaux restant à faire comprennent le barrage et la pile-pivot pour le pont du grand chemin à Nassau, une écluse ordinaire à Ashburnham, le bétonnage de l'écluse hydraulique, trois portes auxiliaires, et environ 200,000 verges cubes de creusage dans la terre. Les superstructures des ponts ne sont pas encore comprises dans cette entreprise, mais les ateliers de ponts de Peterborough ont terminé les superstructures des ponts de la rue Maria et du chemin de Warsaw.

OUTILLAGE.

L'on a employé la drague *Otonabee* tout le temps à Rosedale, sauf pendant une couple de mois (août et septembre). Ce dragueur est d'une construction un peu légère pour ce genre de travail, et il a fallu constamment le réparer et le renforcer.

REMORQUEUR "EMPIRE."

Le remorqueur *Empire* a été employé pendant l'année à servir la drague, à poser les bouées pour la navigation du chenal, à délivrer le bois de service aux différents endroits où se faisaient des réparations, et à transporter le gravier pour solider les barrages, etc.

L'on a construit trois nouveaux chalands portant les forets, deux à Bobcaygeon et un à Hastings. Il a été acheté un nouveau monte-charge à vapeur et une chaudière, ainsi qu'une nouvelle chaudière pour les forets à vapeur.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

RICHD. B. ROGERS,

*Ingén eur surintendant.*

A M. COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.,
Sous-ministre et ingénieur en chef
Chemins de fer et Canaux.

TABLEAU indiquant le maximum et le minimum du niveau de l'eau à chacune des écluses du canal de la Trent pour l'exercice clos le 30 juin 1897.

| Localité. | 1896. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Juillet. | | | | Août. | | | | Septembre. | | | | Octobre. | | | | Novembre. | | | | Décembre. | | | |
| | Maximum. | | Minimum. | | Maximum. | | Minimum. | | Maximum. | | Minimum. | | Maximum. | | Minimum. | | Maximum. | | Minimum. | | Maximum. | | Minimum. | |
| | pds. | pcs. | pds. | pcs. | pds. | pcs. | pds. | pcs. | pds. | pcs. | pds. | pcs. | pds. | pcs. | pds. | pcs. | pds. | pcs. | pds. | pcs. | pds. | pcs. | pds. | pcs. |
| Hastings.......... .... | 7 | 11 | 7 | 7 | 6 | 11 | 6 | 11 | 7 | 4 | 6 | 10 | 7 | 1 | 6 | 10 | 7 | 8 | 7 | 1 | 7 | 8 | 7 | 8 |
| Peterborough ..... ... | 7 | 10 | 5 | 9 | 7 | 5 | 5 | 6 | 7 | 5 | 5 | 6 | 7 | 7 | 5 | 6 | 8 | 1 | 6 | 11 | 7 | 10 | 7 | 10 |
| Lakefield....... ..... | 6 | 3 | 5 | 11 | 5 | 9 | 5 | 8 | 5 | 9 | 5 | 8 | 5 | 9 | 5 | 6 | 8 | 1 | 5 | 6 | 7 | 1 | 5 | 6 |
| Pointe de Young..... | 6 | 7 | 6 | 3 | 6 | 0 | 5 | 9 | 5 | 11 | 5 | 6 | 5 | 9 | 5 | 7 | 8 | 3 | 7 | 1 | 8 | 4 | 7 | 1 |
| Chutes de Burleigh.... | 6 | 7 | 5 | 9 | 6 | 0 | 5 | 6 | 5 | 10 | 5 | 6 | 5 | 9 | 5 | 6 | 8 | 3 | 5 | 9 | 8 | 4 | 5 | 6 |
| Lovesick..... ....... . | 6 | 9 | 5 | 9 | 5 | 11 | 5 | 6 | 5 | 9 | 5 | 6 | 5 | 6 | 5 | 6 | 6 | 10 | 6 | 6 | 6 | 10 | 6 | 6 |
| Buckhorn ....... .... | 6 | 9 | 6 | 7 | 6 | 4 | 5 | 9 | 5 | 7 | 5 | 7 | 5 | 7 | 5 | 6 | 6 | 8 | 6 | 6 | 6 | 10 | 6 | 6 |
| Bobcaygeon........ . . | 7 | 6 | 6 | 10 | 6 | 11 | 6 | 5 | 6 | 2 | 5 | 7 | 6 | 9 | 6 | 2 | 7 | 4 | 6 | 11 | 7 | 4 | 6 | 7 |
| Chutes Fénelon.... . | 8 | 0 | 6 | 0 | 7 | 6 | 6 | 0 | 6 | 7 | 5 | 11 | 7 | 10 | 5 | 11 | 8 | 2 | 6 | 11 | 7 | 10 | 6 | 0 |

| Localité. | 1897. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Janvier. | | | | Février. | | | | Mars. | | | | Avril. | | | | Mai. | | | | Juin. | | | |
| | Maximum. | | Minimum. | | Maximum. | | Minimum. | | Maximum. | | Minimum. | | Maximum. | | Minimum. | | Maximum. | | Minimum. | | Maximum. | | Minimum. | |
| | pds. | pcs. | pds. | pcs. | pds. | pcs. | pds. | pcs. | pds. | pcs. | pds. | pcs. | pds. | pcs. | pds. | pcs. | pds. | pcs. | pds. | pcs. | pds. | pcs. | pds. | pcs. |
| Hastings ..... ....... | 7 | 2 | 6 | 9 | 7 | 0 | 6 | 9 | 7 | 10 | 7 | 0 | 8 | 10 | 9 | 7 | 9 | 0 | 8 | 9 | 8 | 0 | 8 | 0 |
| Peterborough ......... | 6 | 6 | 5 | 11 | 5 | 10 | 5 | 8 | 7 | 11 | 7 | 0 | 9 | 2 | 8 | 0 | 9 | 2 | 9 | 0 | 9 | 6 | 9 | 1 |
| Lakefield ............ | 6 | 1 | 6 | 0 | 5 | 7 | 5 | 6 | 6 | 9 | 6 | 1 | 7 | 5 | 6 | 8 | 7 | 7 | 6 | 7 | 6 | 2 | 5 | 11 |
| Pointe de Young...... | 7 | 0 | 6 | 0 | 6 | 5 | 5 | 6 | 6 | 7 | 6 | 3 | 9 | 1 | 8 | 6 | 9 | 5 | 8 | 9 | 8 | 1 | 7 | 4 |
| Chutes de Burleigh.... | 5 | 6 | 6 | 11 | 6 | 3 | 6 | 3 | ...... | | 7 | 11 | ..... | | 9 | 4 | ...... | | 9 | 8 | ...... | | 8 | 3 |
| Lovesick ............. | 5 | 6 | 5 | 6 | 5 | 8 | 5 | 6 | 7 | 4 | 5 | 8 | 8 | 6 | 6 | 3 | 8 | 8 | 6 | 5 | 7 | 10 | 6 | 5 |
| Buckhorn............. | 5 | 11 | 5 | 7 | 6 | 5 | 6 | 4 | 6 | 4 | 5 | 5 | 7 | 7 | 6 | 5 | 7 | 8 | 6 | 9 | 6 | 9 | 6 | 7 |
| Bobcaygeon........ ... | 5 | 11 | 5 | 9 | 5 | 10 | 5 | 6 | 6 | 10 | 5 | 5 | 7 | 1 | 6 | 10 | 7 | 2 | 6 | 10 | 7 | 3 | 6 | 11 |
| Chutes Fénelon....... | 5 | 6 | 6 | 1 | 6 | 1 | 5 | 11 | 6 | 4 | 5 | 10 | 7 | 4 | 6 | 0 | 7 | 2 | 5 | 10 | 6 | 9 | 6 | 0 |

RICHARD B. ROGERS,

*Ingénieur surintendant.*

## CANAL RIDEAU.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 12 juillet 1897.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous pli mon rapport annuel des travaux accomplis sur le canal Rideau, durant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

La navigation s'est fermée à Ottawa le 23 novembre 1896.

La navigation s'est fermée à Kingston-Mills le 28 novembre 1896.

La navigation s'est ouverte à Ottawa le 1er mai 1897.

La navigation s'est ouverte à Kingston-Mills le 1er mai 1897.

Sur tous les biefs montant comme descendant l'eau a été maintenue de manière à donner continuellement la profondeur voulue sur les seuils des buscs, pendant toute la durée de la navigation.

En aval des écluses de Kingston toutefois l'on a éprouvé les mêmes difficultés que pendant les trois ou quatre dernières années, à raison du peu de hauteur de l'eau dans le lac Ontario.

L'hiver dernier cependant l'on a miné le principal point d'obstruction désigné sous le nom de Haud-fond du Panier (*Basket shoal*), et on y a formé un chenal, en sorte qu'on n'aura plus à craindre d'embarras à cet endroit. En effet il y a maintenant sur cette batture la même profondeur d'eau qu'au seuil d'aval des buscs de Kingston-Mills.

On s'est encore plaint de la batture située près de Manotick et désignée sous le nom de Cheval-Blanc (*White Horse*), mais les estimations budgétaires contiennent un item pour pourvoir à son enlèvement et on y minera l'hiver prochain.

La crue des eaux a été particulièrement faible le printemps dernier, et l'eau et la glace n'ont causé de dégâts à aucun des postes.

Voici les principales réparations et les autres travaux qui ont été exécutés aux diverses portes d'écluses et aux ponts le long de la ligne de navigation :—

### OTTAWA.

On a renouvelé une paire de portes d'écluses. La pierre pour la reconstruction du seuil de l'écluse n° 3 a été acheté à l'entreprise par M. Michael Stafford, de Hull, mais ce dernier ayant rempli son entreprise d'une manière très peu satisfaisante, la pierre n'a été délivrée que trop tard pour construire le seuil, cependant nos maçons l'ont taillé afin de la poser dès la fermeture de la navigation. M. James G. H. Howe, d'Ottawa, a peinturé à l'entreprise les neuf paires de portes de ce poste. On a miné et enlevé le roc qui projetait sur le côté occidental des quais en amont des écluses.

La chaussée entière autour du bassin en arrière des quais a été creusée jusqu'à une profondeur d'environ deux pieds puis macadamisée, en faisant un chemin solide et permanent, quand autrefois, dans les temps humides, les wagons chargés ne pouvaient passer. La partie non terminée en palplanches du côté est du Deep Cut a été complétée à l'entreprise par M. J. R. Booth, d'Ottawa.

On a peinturé et nettoyé à l'intérieur ainsi qu'à l'extérieur la maison de l'éclusier et le bureau du percepteur, et les murailles du bâtiment ont été couvertes de morceaux d'ardoise.

### PONT DE STEWARTON.

La travée mobile en acier a été exhaussée et réparée, et le pont entier ainsi que le hangar aux outils et le cottage du préposé au pont ont reçu deux couches de peinture. Ces travaux ont été exécutés à l'entreprise par M. John Waller.

PONT DE LA RUE BANK.

Il est arrivé un accident à ce pont le mois dernier, la maîtresse poutre qui soutient la manne à l'est sous la courte branche de la travée mobile ayant cédée. J'ai tout de suite mis des hommes à l'œuvre pour faire les réparations temporaires, et la navigation de même que la circulation sur le pont n'ont souffert aucun retard. Le pont sera reconstruit en entier cette année.

ECLUSES DE HARTWELL.

Trois pièces de couronnement ont été posées à l'écluse du centre. On a jointoyé et réparé les murailles de l'écluse. Fourni quatre nouvelles poulies à chaîne. Réparé la clôture sur le côté sud du chemin de halage, et placé du gravier sur le chemin du pont de la rue Bank à Hogsback. On a aussi réparé le magasin et le cottage de l'éclusier.

ECLUSES DE HOGSBACK.

Réparé l'estacade de protection. Replanchéié à la tête de la glissoire et fait de menues réparations au radier. On a construit un nouveau caisson brise-glaces et exhaussé deux autres de trois rangées qu'on a ensuite remplies de pierres. Réparé la pile de support du pont tournant. Recouvert de bardeaux la maison de l'éclusier et peinturé le magasin et le pont tournant.

ECLUSE DE BLACK-RAPIDS.

Il a été fait des réparations considérables à ce poste, qui avait été fortement avarié par la crue des eaux en 1896. Le long barrage a été reconstruit avec des pièces de bois de 10 pcs par 12 pcs. On a réparé les levées et déversoirs, fourni quatre nouvelles aiguilles, et posé des pierres au-dessous de la déclivité du barrage. Les travaux sont ici en bien meilleur état qu'ils ne l'ont été depuis des années.

ECLUSES DE L'ILE LONGUE.

On a posé une nouvelle assise de couronnement sur le seuil n° 3, lequel a été depuis rompu par l'eau, mais l'on est actuellement occupé à l'assujettir au moyen de bandes en chêne et de boulons à rocher de $1\frac{1}{2}$ pouce. On a replanchéié la tête de la glissoire et renouvelé la main courante. Placé du gravier sur le sommet du barrage et les allées de l'écluse, et de la pierre sur le barrage.

PONT DE MANOTICK.

On a reconstruit la travée mobile et peinturé tout le pont.

PONT WELLINGTON.

Peinturé le pont entier.

DÉBARCADÈRE DE BECKETT.

Réparé le plancher et la main-courante, puis peinturé le pont.

ECLUSE DES RAPIDES DE BURRITT.

On a construit un nouveau magasin de 24 pieds par 16 pieds, reconstruit la cloison et le déversoir, bâti un nouveau caisson brise-glace, et fourni 5 nouvelles aiguilles. L'ancien pont tournant en bois dans le village a été démoli et remplacé par une nouvelle travée en acier; cet ouvrage a été fait à l'entreprise par la Compagnie dite "Central Bridge Company" de Peterborough, Ontario. M. Patterson, des rapides de Burritt, a construit à l'entreprise une nouvelle clôture en bois sur les deux côtés des abords du pont. L'on est actuellement à réparer la maison du gardien du pont.

ECLUSES DE NICHOLSON.

Couvert en bardeaux la maison de l'éclusier. Exécuté diverses menues réparations aux écluses. Le pont tournant a été replanchéié. M. Driscoll, de Merrickville, a démoli et reconstruit à l'entreprise environ 800 pieds du mur en pierres sèches sur le côté occidental de la tranchée d'amont.

ÉCLUSE DE LA CARRIÈRE DE CLOWE.

Il a été exécuté diverses menues réparations à ce poste.

ÉCLUSES DE MERRICKVILLE.

On a renouvelé une paire de portes d'écluse. Construit un nouveau chariot à aiguilles et le plancher du barrage à pertuis, puis renouvelé le pont tournant. La tranchée d'amont à ce poste est ordinairement très basse vers l'automne, et l'on devrait l'approfondir d'au moins deux pieds sur une distance d'au moins 1,000 pieds en minant.

ÉCLUSE D'EDMOND.

Nouveau balancier. Le long barrage a été réparé avec des blocs en chêne.

ÉCLUSES D'OLD-SLY.

Renouvelé une paire de portes d'écluse. Nouveau balancier sur les portes du milieu. Couvert en bardeaux la maison de l'éclusier. Fourni quatre nouvelles poulies à chaîne. On a construit quatre nouveaux caissons brise-glaces en face des déversoirs et posé une nouvelle poutre qui les relie.

ÉCLUSES COMBINÉES DE SMITH'S-FALLS.

Renouvelé une paire de portes d'écluse. Nouveau balancier. Revêtu le côté sud du bassin avec deux rangs de planches d'un pouce. L'arrière du barrage a été replanchéié au moyen de madriers en pin de 3 pouces. Replanchéié le pont mobile. On a enlevé le vieux pont tournant en bois qui traversait l'écluse centrale et fermé ce chemin, car la nouvelle traverse à l'écluse détachée est maintenant complétée.

ÉCLUSE DÉTACHÉE DE SMITH'S-FALLS.

La construction d'une traverse à cette écluse, qui a été commencée l'année dernière, est maintenant terminée. M. H. Grant, d'Ottawa, a construit à l'entreprise les abords et la chaussée entre le canal et le déversoir de décharge, ainsi que les culées en maçonnerie pour le pont du déversoir, les trottoirs, la clôture, etc., et la compagnie dite *Central Bridge Company* de Peterborough la travée en acier sur le déversoir. On a exproprié, d'après les instructions du département, la propriété de M. G. H. Gould pour une partie de la nouvelle traverse de ce chemin, et on a ensuite accordé à M. Gould, pour le terrain ainsi pris, la somme de $1,350.

ÉCLUSE DE POONAMALIE.

Il a été fait diverses menues réparations à ce poste et l'on a placé du gravier sur la levée.

BRANCHE DE PERTH.

On a peinturé la maison de l'éclusier ainsi que le magasin à l'écluse de Beveridge. Le madrier nécessaire pour replanchéier quatre ponts et les quais du bassin de Perth a été acheté de M. Ryan, de Smith's-Falls. Le madrier pour le pont n'a pas encore été livré, mais ce qu'il fallait pour le quai a été fourni et posé.

PONT D'OLIVER.

De menues réparations ont été exécutées au plancher, et les abords exhaussés et nivelés.

ÉCLUSE DES NARROWS.

La maison de l'éclusier a été peinturée, une cuisine a été construite à la maison du journalier d'écluse. Les jetées d'amont et d'aval ont été renouvelées à partir de la ligne d'eau en montant. Menues réparations à l'écluse et au pont tournant et gravier déposé sur le barrage.

ÉCLUSE DE NEWBORO'.

L'ancien viaduc en charpente à niveau élevé au-dessus de la tranchée a été démoli et remplacé par une structure en acier, le travail ayant été fait à l'entreprise par la *Central Bridge Company*, de Peterborough. Les culées de chaque côté ont été exhaussées et la pente a été réduite et clôturée des deux côtés. La cloison permanente à l'embouchure de la tranchée a été surélevée de deux assises, un tablier de béton a été posé sous l'eau en amont du seuil et des musoirs; menues réparations à l'écluse, etc.

ÉCLUSE DE CHAFFEY.

Les culées du pont tournant à travers l'écluse ont été exhaussées et reconstruites. Le pont du déversoir a été réparé. Un nouveau magasin de 16 x 24 a été construit. Quatre nouvelles poulies de chaîne ont été posées et diverses menues réparations ont été faites à la station.

ÉCLUSE DE DAVIS.

On se prépare à reconstruire les musoirs d'amont de l'écluse. Diverses réparations ont été faites à la station.

ÉCLUSES DE JONE'S-FALLS.

Le long pont à travers l'ancienne rivière a été reconstruit par nos propres charpentiers, le bois ayant été fourni à l'entreprise par MM. W. C. Edwards et C[ie] (limitée), d'Ottawa. Le pont à travers le déversoir a été reconstruit. Une paire de portes d'écluses a été renouvelée. Trois nouveaux cadres de ventelles et deux nouvelles portes tournantes ont été posées, la maison du maître-éclusier a été préparée et diverses menues réparations ont été faites à la station. Le bois a été acheté pour reconstruire le barrage Morton, et les travaux seront commencés cet automne.

BRASS POINT.

Le tablier du pont a été replanchéié en entier avec du madrier de pin blanc de trois pouces.

ECLUSE DE BREWER'S-MILLS (EN HAUT).

Le pont à travers la rivière a été réparé et replanchéié. Deux ponceaux ont été réparés et le pont tournant a été exhaussé. Nouvelle maison construite pour le journalier préposé à l'écluse, laquelle est finie à l'exception du crépi, dont l'entreprise a été adjugée à M. A. Newlands, de Kingston.

ÉCLUSE DE BREWER'S-MILLS (EN BAS).

Pont tournant reconstruit. Gravier déposé sur les trottoirs du barrage et de l'écluse. Diverses menues réparations à la station

ÉCLUSES DE KINGSTON-MILLS.

Pont tournant et clôtures peinturés. Menues réparations faites à la station. L'entreprise de fournir et de livrer sur les levées 250 verges cubes de pierre a été adjugée à M. F. Keenan, de Kingston-Mills. Le "Panier", batture à environ ½ mille en aval des écluses, a été enlevé l'hiver dernier au moyen de sautages sous-marins, (les matériaux étant du granit rouge), les débris étant enlevés par notre cure-môle en avril, et le nouveau chenal ainsi creusé a été muni de bouées. Je ne crois pas que l'on éprouve des difficultés à l'avenir à cet endroit, vu qu'il y a maintenant au-dessus de cette batture un peu plus d'eau que sur le seuil inférieur des écluses à Kingston-Mills. La tranchée à partir du pied des écluses jusqu'à la batture du "Panier" a été draguée l'été dernier, et la navigation à cet endroit est aujourd'hui meilleure qu'elle n'a jamais été.

REMARQUES GÉNÉRALES.

L'entreprise de la fourniture annuelle de bois de charpente en chêne (environ 4,500 pieds cubes) a été adjugée à M. Thomas McTiernan, d'Ottawa. 600 barriques de ciment de Portland "Josson" ont été achtées de M. De Sola, de Montréal. Les trois mille livres de blanc de plomb ont été achetées à l'entreprise, de M. James J. Howe, d'Ottawa. Notre pompe à vapeur portative a été complètement renouvelée et réparée, et un nouvel assortiment de roues à bandages de cinq pouces a été acheté pour cette pompe. Une nouvelle remise a été construite pour la recevoir à Ottawa.

MATÉRIEL DE DRAGAGE.

Le dragueur *Rideau* a été gréé en mars et a commencé à enlever le déblai de pierre au "Panier" le premier avril ; le chenal était prêt pour les bateaux le 1er mai. Une nouvelle paire de cylindres tournants a été finie par Raney, Salley and Co., de Kingston, et les réparations ordinaires du printemps telles que le calfatage, le peinturage, etc., ont été faites.

Le remorqueur *Shanly* a été calfaté de la quille en montant et peinturé en dedans et en dehors. De nouvelles défenses en fil de fer ont été placées sur la cabine et les claires-voies du gaillard d'avant.

Un nouveau bateau a été acheté pour remplacer l'ancien qui était devenu inutile. Deux des allèges de déblai ont été reconstruites en partie, et sont maintenant aussi bonnes que des neuves ; les deux autres ont été calfeutrées,

Le dragueur a été employé l'année dernière à l'approfondissement des abords des quais au havre de Westport et de la tranchée en aval de Kingston Mills, ainsi qu'à l'enlèment des roches de la batture du "Panier".

Tout le matériel de dragage, comprenant le remorqueur, le dragueur, quatre chalans à clapets latéraux et une allège plate sont en excellent état.

Ci-joint se trouve un tableau indiquant le maximum et le minimum de la hauteur de l'eau pour chaque mois de l'année aux stations d'écluses d'Ottawa et de Kingston-Mills.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ARTHUR T. PHILIPS,
*Ingénieur surintendant intérimaire.*

M. Collingwood Schreiber,
Sous-ministre et ingénieur en chef des chemins de fer et canaux.

## CANAL RIDEAU.

TABLEAU indiquant le maximum et le minimum de la hauteur de l'eau sur les seuils d'aval des écluses à Ottawa et Kingston-Mills, respectivement, pour chacun des mois de l'exercice clos le 30 juin 1897.

| Ottawa. | | | | | | Kingston-Mills. | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Maximum. | | | Minimum. | | | Maximum. | | | Minimum. | | |
| | pds. | pcs. | | pds. | pcs. | | pds. | pcs. | | pds. | pcs. |
| 1er juillet....... | 11 | 8 | 31 juillet........ | 9 | 10 | 1er juillet...... | 7 | 8 | 18 au 31 juillet.. | 7 | 2 |
| 1er août........ | 9 | 10 | 31 août.......... | 7 | 10 | 1er au 3 août .. | 7 | 2 | 30 au 31 août... | 7 | 0 |
| 3 et 4 sept...... | 7 | 11 | 17 et 18 sept.... | 6 | 7 | 1er et 2 sept.... | 6 | 11 | 13 sept......... | 6 | 2* |
| 15 au 22 oct..... | 8 | 11 | 1er oct......... | 7 | 9 | 1er oct......... | 6 | 6 | 28 oct.......... | 5 | 11† |
| 26 nov........... | 13 | 9 | 1er au 4 nov.... | 8 | 7 | 1er au 16 nov .. | 6 | 3 | 30 nov ........ | 6 | 0 |
| 4 déc ......... | 13 | 7 | 18 et 19 déc..... | 12 | 4 | 12 et 13 déc.... | 6 | 6‡ | 31 déc.......... | 6 | 0 |
| 1er et 2 janv.... | 12 | 6 | 21 au 31 janv ... | 10 | 4 | 17 janv........ | 6 | 4 | 15 janv......... | 5 | 11 |
| 14 au 26 fév .... | 10 | 3 | 5 au 12 fév..... | 10 | 2 | 17 fév......... | 6 | 5 | 11 et 12 fév.. ... | 5 | 10 |
| 31 mars......... | 12 | 8 | 1er au 11 mars.. | 10 | 4 | 13 mars...... | 7 | 2 | 1er et 2 mars ... | 6 | 0 |
| 30 avril ........ | 21 | 5 | 10 avril ........ | 12 | 0 | 27 avril......... | 7 | 6 | 3 avril......... | 6 | 7 |
| 2 et 3 mai....... | 22 | 9 | 31 mai ......... | 20 | 1 | 28 au 31 mai... | 8 | 0 | 1er mai......... | 7 | 1 |
| 1er juin........ | 19 | 9 | 30 juin.......... | 14 | 10 | 1er au 9 juin... | 8 | 0 | 26 au 30 juin.... | 7 | 10 |

* Fort vent du nord qui a abaissé l'eau sur le seuil pendant un jour ; elle s'est élevée à 6′ 6″ le jour suivant.
† Fort vent du nord, l'eau s'est élevée 6′ 2″ le jour suivant.
‡ Vent du sud, l'eau est baissée à 6′ le 15.

ARTHUR T. PHILIPS,
*Ingénieur surintendant intérimaire.*

BUREAU DU CANAL RIDEAU,
OTTAWA, 2 juillet 1897.

DIVISION DU SAINT-LAURENT.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,
CORNWALL, 1er juillet 1897.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel pour l'exercice financier terminé le 30 juin 1897, sur les travaux d'agrandissement des canaux sous ma surveillance.

## CANAL CORNWALL.

(Ouvert au trafic en 1843.)

Le canal a une chute d'écluse totale de 48 pieds, et sert à éviter les rapides du Long-Saut.

Il s'étend vers l'ouest depuis la ville de Cornwall jusqu'au village de Dickinson's-Landing, distance de 11½ milles.

Il est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, sur un terrain allant en pente rapide vers le fleuve, et se trouve beaucoup élevé au-dessus de celui-ci.

Les travaux d'agrandissement actuellement en marche comprennent le creusage, l'élargissement et le redressement du chenal primitif, le renforcement et la protection des levées, la construction de nouvelles écluses plus vastes, de canaux d'alimentation, de ponts, etc., etc. En outre, et cela n'était pas inclus dans le contrat primitif, il y a la construction de barrages à travers le chenal du nord ou de l'île de Sheik, avec le déversoir régulateur nécessaire, etc., sur l'île, ces ouvrages étant destinés à améliorer le chenal et à remédier aux inconvénients que présentent les levées sinueuses et imparfaitement construites qui se trouvent à l'ouest du village de Mille-Roches, compris dans les entreprises 6 et 7 et partie de 5 et 8 qui ont été abandonnées.

Le changement à l'alignement a été jugé nécessaire par le fait que les navires de la classe pour laquelle le canal devait être agrandi auraient beaucoup de difficulté à y naviguer, et que sur certaines courbes dans les sections n° 6 et n° 7, à l'ouest de Mille-Roches, il serait pratiquement impossible pour des navires d'une forte dimension de passer l'un à côté de l'autre.

L'agrandissement de l'entrée d'aval ou de l'est (section n° 1) a été commencé en 1876, et, sauf l'ancienne écluse n° 17, ainsi que le déversoir et le coursier des moulins, a été terminé en 1882.

La section n° 10 (entrée d'amont), qui avait été commencée en 1884, a été achevée en 1895, et l'estimation finale envoyée au ministère.

En 1888, le reste des travaux nécessaires pour compléter l'élargissement du canal ont été adjugés à l'entreprise, et, à l'exception de la section abandonnée nos 6 et 7, et de la section 8 qui est terminée, sont encore en voie d'exécution.

En 1893, le contrat pour la section n° 4 a été modifié de manière à comprendre la construction des barrages de l'île du Sheik, qui sont achevés à l'heure qu'il, et le contrat pour les sections nos 6 et 7, et certaines parties des sections nos 5 et 8, a été annulé.

| Localité. | Section. | Entrepreneurs. | Date du contrat. |
|---|---|---|---|
| Cornwall | 2 | Wm. Davis et Fils | 5 nov. 1888. |
| Ecluse n° 19 | 3 | do | do |
| Maple-Grove | 4 | do | do |
| Barrage de l'île du Sheik | .... | do | 19 juin 1893. |
| Mille-Roches | 5 | The Gilbert Blasting & D. Co. | 2 nov. 1888. |
| Moulinette | 6 | do do | do |
| Sand-Bridge | 7 | do do | do |
| Long-Saut | 8 | do do | do |
| Dickinson-Landing | 10 | Jocks, Delorimier et Broder. | 7 avril 1884. |

NOTE.—La section n° 2 comprend le parachèvement de la section n° 1. La section n° 4 comprend les barrages de l'île du Sheik. La section n° 8 est contiguë à la section n° 10.

On a retiré l'eau du canal le 8 mars 1896 ; le canal est resté à sec jusqu'au 30 avril suivant, ce qui a permis aux entrepreneurs de procéder aux travaux qui n'avaient pu se faire pendant le temps de la navigation.

La pierre livrée durant l'année provenait des carrières de Mille-Roches,

SOMMAIRE DES TRAVAUX DE L'ANNÉE.

*Section n°* 1.

Le chaperon et partie des assises supérieures des anciennes écluses 15, 16 et 17, à l'entrée inférieure, ont été renouvelés et les enclaves et musoirs supérieurs de l'ancienne écluse 16 ont été exhaussés au niveau du chaperon de l'écluse 17 (10 pieds), afin que le biez entre ces écluses, lorsqu'il sera terminé, puisse être employé comme bassin de carénage.

Les déblai, exhaussement, renforcement et protection des levées sont en voie d'exécution.

Les levées le long du coursier jusqu'aux moulins, à l'entrée inférieure, ont été exhaussées et protégées avec de la pierre.

*Section n°* 2.

Une partie du mur de soutènement sud-est du pont tournant de Cornwall, déplacée par le fait que l'on avait inconsidérément déposé le déblai au moyen de la grue, a été reconstruit et renforcé par l'entrepreneur.

Toutes les levées sur cette section ont été terminées et protégées avec de la pierre, à l'exception d'une courte distance en face de la ville de Cornwall et en aval du déversoir à l'écluse 18.

Le mur de talus en blocaille sur le talus extérieur ou talus de la rivière de la levée ou du chemin de halage en amont de l'écluse 18 a été achevé.

Il reste encore à faire une quantité considérable de dragage dans le bief en amont de l'écluse 18, afin de réduire le fond au niveau requis.

*Section n°* 3.

Le couronnement et une partie des assises supérieures de l'ancienne écluse 19 ont été renouvelés, et les réparations et les renouvellements aux fondations de l'écluse ont été terminés.

Des piliers de dérivation en encoffrement ont été construits à la tête et au pied de l'écluse 19.

Les talus des levées dans toute la section, en dedans du prisme du canal, ont été achevés et protégés avec de la pierre.

Le mur en blocaille sur le talus extérieur ou talus de la rivière de la levée en aval de l'écluse 19 est en voie de construction.

Il reste très peu de dragage à faire sur cette section pour donner la profondeur d'eau requise.

*Section n°* 4.

Les berges sur cette section ont été achevées et protégées avec des pierres du côté du canal, à l'exception de quelques petites étendues en amont de l'écluse 20.

Le dragage sur la section est virtuellement terminé.

L'eau a été retiré du canal le 8 mars dernier, entre laquelle date et le 30 avril les " portes de prise d'eau "—une structure située à environ 1,200 à l'ouest des écluses (n° 20) et le canal d'alimentation à Maple-Grove, et rendue nécessaire par l'ouverture du chenal de l'île du Sheik—ont été commencées et terminées à l'exception d'une paire de portes d'écluse et des quelques travaux de protection maintenant en voie d'exécution.

*Section n° 5.*

Les travaux sur cette section sont virtuellement terminés; les berges ont été exhaussées, parées et protégées avec des pierres; il reste très peu de dragage à faire pour donner à l'eau la profondeur requise sur toute l'étendue de la section.

L'ancien ponceau ou tunnel sous le canal à Mille-Roches a été enlevé et la nouvelle levée du chemin de halage a été complètement achevée.

*Section n° 8.*

Cette section est maintenant achevée.

*Barrages de l'île du Sheik.*

Le lac formé par ces barrages a été utilisé durant la dernière saison, cette partie de l'ancien canal situé entre les barrages comprenant partie de la section n° 5, les sections n$^{os}$ 6 et 7 et partie du n° 8, ayant été abandonnée, excepté pour des fins locales.

Les points saillants dans le lac ont été pourvus de bouées pour marquer le chenal; on mettra aussi des lumières aux entrées d'amont et d'aval.

Deux ouvertures ont été draguées à travers le chemin de halage de l'ancien canal vis-à-vis Moulinette, afin de donner accès aux quais et au village.

La superstructure du pont tournant sur le canal à Mille-Roches, ainsi que celle du pont jeté au-dessus du déversoir de l'île et relié aux barrages de l'île du Sheik, a été achevée et livrée à la circulation.

## CANAUX DE WILLIAMSBURG.

### POINTE-FARRAN.

(Ouvert au trafic en 1848.)

Ce canal a à peu près ¾ de mille de longueur et une chute d'écluses de 3½ pieds.

Il sert à éviter un court rapide en amont du village de la Pointe-Farran, situé à environ 5 milles à l'ouest du village de Dickinson's-Landing, tête du canal de Cornwall.

Le contrat passé avec la Compagnie dite "Gilbert Blasting and Dredging Co"., en date du 12 mai 1896, pour ramener ce canal à ses dimensions primitives, a été exécuté.

L'agrandissement de ce canal ayant été autorisé, des annonces demandant des soumissions ont été publiées le 9 mai 1897. Le 1$^{er}$ juin, un contrat a été passé avec la "Canadian Construction Co.", les travaux devant être terminés le 31 janvier 1899.

La livraison des matériaux et de l'outillage a commencé le 4 juin.

L'entreprise commence à la Pointe-Farran, à l'entrée du canal, et s'étend à l'ouest jusqu'à Empey's-Bay, une distance d'environ 7,000 pieds.

Les travaux que l'on se propose d'exécuter en vertu du plan projeté d'agrandissement consistent à former une nouvelle entrée d'aval, au nord de celle dont on se sert aujourd'hui, et en dehors de l'influence du "Grand-Remous" au pied du rapide, aussi de construire une nouvelle écluse s'étendant de l'eau profonde vers l'ouest jusqu'à un point à environ deux cents pieds en amont de l'ancienne écluse, et presque parallèle à cette dernière, à approfondir et à redresser le chenal actuel jusqu'à la tête de l'ancien canal, et son prolongement à travers la Pointe Avoyon jusqu'à Empey's-Bay.

On ne touchera pas à l'ancienne écluse excepté en ce qui concerne les réparations nécessaires qui pourraient être requises pour que l'on puisse continuer à s'en servir.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

## CANAL DU RAPIDE PLAT.

(Ouvert au trafic en 1847.)

La chute d'écluses sur ce canal est de 11½ pieds.

Le canal en question sert à éviter le rapide " Plat " et s'étend vers l'ouest depuis le village de Morrisburg jusqu'à la baie de Flagg, distance d'environ 3¾ milles.

Les travaux adjugés et actuellement en marche sont les suivants, savoir :—

| Localité. | Section. | Entrepreneurs. | Date du contrat. |
|---|---|---|---|
| Morrisburg.. .... ................ ... | 1 | Poupore et Fraser............ | 26 janvier 1891. |
| New Road .... ......... . ...... | 3 | Poupore et Fraser............ | 26 janvier 1891. |

NOTE.—Le changement de l'alignement, à l'est de l'écluse n° 4, autrefois section n° 24, est compris dans la section n° 3.

Les travaux d'agrandissement en marche à l'heure qu'il est comprennent le creusage et l'élargissement de l'ancien chenal, la construction d'une nouvelle écluse plus vaste, d'un canal d'alimentation, et d'une pile d'entrée au village de Morrisburg.

L'agrandissement du canal a été commencé en 1884, sur la section n° 4, c'est-à-dire à l'entrée d'amont ou de l'ouest. Les travaux ont été achevés sur cette section en 1888.

*Section n°* 1.—Cette section s'étend vers l'ouest le long du fleuve, en face du village de Morrisburg, et comprend l'écluse d'ascension.

Depuis que les travaux ont été commencés on a fait un changement à l'alignement projeté de l'extrémité d'aval de cette section en mettant la ligne centrale de la nouvelle écluse parallèle à celle de l'ancienne écluse n° 23, ce qui améliorera la direction de l'entrée du fleuve et permettra aux navires remontant le Saint-Laurent d'éviter le courant.

Le dragage de l'entrée d'aval est presque terminé. Le caisson pour la pile d'entrée d'aval de la nouvelle écluse a été terminé et livré le 28 novembre dernier.

Les portes d'écluse ont été mises en position le 15 juillet 1896, et le 24 la nouvelle écluse (23) a été livrée à la navigation.

Le mur de maçonnerie reliant le quai de l'ancienne écluse aux nouvelles écluses a été terminé le 29 septembre 1896.

La maçonnerie pour le mur de soutènement méridional à la tête de l'ancienne écluse, laquelle était en voie de construction le 1er juillet 1896, a été continuée jusqu'au 15 septembre 1896, reprise le 22 mars 1897 et terminée le 6 mai 1897.

Les travaux de dragage de cette section ont été repris le 17 juillet 1896, continués jusqu'au 19 août 1896, repris le 2 décembre 1896, et abandonnés pour la saison le 9 décembre 1896. De nouveau repris le 30 mars 1897, ils sont encore en voie d'exécution.

La majeure partie des matériaux provenant du déblai a été placée sur la berge en arrière de l'écluse et au sud des murs de soutènement.

Des poteaux d'amarrage en chêne ont été mis en position de chaque côté de la nouvelle écluse et à l'entrée d'aval.

Le mur de maçonnerie reliant la tête de l'ancienne écluse aux nouvelles écluses, a été commencé le 8 mai 1897, et est maintenant en voie de construction.

L'enlèvement de l'ancien déversoir et du coursier supérieur des moulins qui a été commencé le 30 avril 1897, a été terminé le 19 mai 1897.

La maçonnerie du nouveau canal d'alimentation et du mur qui le relie avec la tête de l'ancienne écluse a été commencé le 21 juin 1897, et est maintenant en voie de construction.

L'enlèvement du chaperon et de parties des assises supérieures de l'ancienne écluse 23 a éte commencé le 9 mai 1897, et est maintenant en voie d'exécution.

L'enlèvement des fondations et des buscs de l'ancienne écluse 23 a été commencé le 11 juin 1897. Ce travail, qui a pour but d'augmenter la profondeur de l'eau sur le busc inférieur, se compose de déblai, remplissage en béton, mise en place de nouvelles pièces de charpente et de nouveaux buscs, enlèvement d'une partie du parapet supérieur, reprise en sous-œuvre des murs de l'enclave inférieure et de la fosse d'aval, en blocaille et béton, et l'exhaussement et la réparation des portes d'aval. Lorsqu'elles seront terminées, ces modifications donneront 3 pieds d'eau de plus sur le busc inférieur et neuf pieds comme minimum de profondeur de l'eau. En général les travaux sur cette section sont presque achevés.

*Section n°* 3

Cette section commence à une courte distance en amont de Mariatown et s'étend vers l'ouest jusqu'aux environs de l'écluse de prise d'eau, n° 24; elle comprend l'élargissement et l'approfondissement de l'extrémité orientale de la section n° 4, et aussi la formation de remblais et autres travaux aux environs de Flagg's-Bay.

Le dragage sur cette section, qui se poursuit actuellement, est presque terminé.

La majeure partie des matériaux provenant du dragage est utilisée pour exhausser, élargir et renforcer les chemins de halage et levées.

La formation du talus nord de cette section, au-dessus de l'eau, a été terminée le 23 juin 1897.

On est à protéger avec des pierres, du côté du canal, les berges sur cette section ; ce travail sera terminé sous peu.

En général, les travaux sur cette section sont dans une condition telle que leur achèvement est assuré pour la fin de la saison actuelle.

## CANAL DES GALOPS.

### DIVISION DE LA POINTE AUX IROQUOIS.

(Ouverte au trafic en 1847.)

Tel que construit d'abord, ce canal mesurait environ 3 milles de longueur, avec une chute de 5 pieds 7 pouces à l'écluse n° 25, dans le village des Iroquois, d'où il se prolonge vers l'ouest jusqu'à Presqu'Ile, servant à éviter le rapide de la Pointe aux Iroquois et d'autres courants rapides, comme à la Pointe Sparrow-Hawk, etc.

Environ dix ans après avoir été terminé, on lui a fait subir des changements importants. Ainsi, on a baissé de 3 pieds 2 pouces le busc inférieur de l'écluse n° 25, et pris les moyens de régulariser la profondeur de l'eau sur le busc supérieur, et comme conséquence dans le canal, en le reliant au moyen d'une levée construite dans la rivière avec le canal des Galops à la Pointe Cardinal (écluse n° 26).

Cette division est maintenant appelée section Iroquois et a été donnée à l'entreprise.

### DIVISION DE LA JONCTION.

(Ouverte au trafic en 1856.)

La division de la Jonction commence à Presqu'Ille et s'étend en amont jusqu'à l'écluse n° 26, au village de Cardinal.

Le principal ouvrage qu'elle renferme est une levée d'environ 2½ milles de longueur, construite dans la rivière, qui relie les divisions des Galops et de la Pointe aux Iroquois, et qui par là, ainsi que nous l'avons mentionné, donne plus de profondeur d'eau et les moyens d'en contrôler le niveau dans la division des Iroquois.

Cette division est comprise dans la section Cardinal et a été donnée à l'entreprise.

DIVISION DES GALOPS.

(Ouverte au trafic en 1846.)

Dans cette division, le canal (l'ancien canal des Galops) avait primitivement une chute d'écluse de 6 pieds 8 pouces, et s'étendait en amont depuis le village de Cardinal sur un parcours de 2 milles jusqu'à la tête du rapide des Galops, qu'il sert à éviter et qui commence à environ 7 milles à l'est de la ville de Prescott.

La moitié orientale de l'ancien canal fait maintenant partie de la section Cardinal.

La partie occidentale est connue sous le nom d'entrée d'amont; elle a été entreprise par Murray et Cleveland.

Quelques années après que le canal fut terminé, la jetée a été prolongée en amont au moyen d'encoffrements, et la chute a été augmentée de onze pouces et demi; elle est maintenant prolongée davantage par un prolongement récent destiné à achever l'entrée d'amont.

Les nouvelles écluses des Galops (écluse de prise d'eau n° 27 et écluse d'ascension n° 28) se trouvent situées côte à côte et sont les écluses les plus à l'ouest sur la ligne de navigation du Saint-Laurent.

ENTRÉE D'AMONT—CANAL DES GALOPS.

Les travaux actuellement en marche et dont MM. Murray et Cleveland ont l'entreprise, ont été commencés en 1889.

Le contrat a été passé le 14 novembre 1888, et tout devait être fini le 15 juin.

Les travaux comprennent la construction d'une écluse d'ascension communiquant avec le fleuve en aval du rapide, d'une écluse de prise d'eau et d'un canal d'alimentation; la démolition de l'ancienne écluse de prise d'eau, etc., ainsi que le creusage, l'élargissement et le redressement du chenal, à partir de l'entrée d'amont jusqu'à la baie Ronde, distance d'environ un mille.

Durant l'année, les travaux suivants ont été faits :—

On a déblayé dans le prisme du canal environ 13,000 verges cubes de roche et 60,000 verges cubes de terre.

La jetée d'entrée d'amont du côté sud du canal a été prolongée de 300 pieds en amont. Elle est formée d'encoffrements de trente pieds de largeur et elle a été montée jusqu'à un niveau d'un pied au-dessous du minimum du niveau de l'eau, elle est remplie et protégée au moyen des pierres provenant du déblai.

La fondation pour un mur de soutènement et brise-glace en maçonnerie a été posée sur cet encoffrement.

Une jetée d'entrée d'encoffrement de 315 pieds de longueur et de 30 pieds de largeur, montée jusqu'à un niveau à un pied du niveau minimum de l'eau, a été placée en aval de l'écluse d'ascension du côté sud de l'entrée inférieure, et sur cet encoffrement on a établi une fondation pour un mur de soutènement.

Environ 5,000 verges cubes de levée ont été formées et reliées à la jetée d'entrée. Le mur septentrional de l'ancienne écluse de prise d'eau n° 27 a été démoli.

Les travaux de forage et de pétardement dans la coupe de roche aux environs de l'ancienne écluse de prise d'eau 27, ont été continués avec succès.

On est à encadrer des caissons pour les prolongements du mur septentrional de l'écluse de prise d'eau afin de le relier avec la terre ferme.

Grâce à des efforts spéciaux de la part des entrepreneurs, un nouveau chenal à travers la coupe dans le roc au sud de l'ancienne écluse de prise d'eau a été ouvert à la navigation le 28 octobre 1896. Ceci a permis aux barges lourdement chargées de grain et tirant 9 pieds d'eau d'éviter les eaux basses du rapide des Galops.

En mai 1897, une communication a été reçue des compagnies d'expédition à l'effet qu'elles n'avaient pas l'intention de sauter le rapide des Galops durant la saison et demandant que le chenal au sud de l'ancienne écluse de prise d'eau fut protégée au moyen d'estacades, etc., de façon à le rendre sûr pour les fins de navigation, ce qui a été fait en conséquence.

Le 1er juin, les deux dragueurs employés à cette entreprise ont été envoyés aux nouveaux travaux sur le " Chenal du Nord ", fleuve Saint-Laurent.

AGRANDISSEMENT DU CHENAL DES GALOPS.

*Section Iroquois.*

L'agrandissement de la partie orientale de ce qui est connu sons le nom du canal des Galops ayant été autorisé, des soumissions pour la section Iroquois ont été demandées au moyen d'annonces le 17 avril 1897. Le 20 mai, un contrat fut passé avec MM. Larkin et Sangster, les travaux devant être terminés le 31 janvier 1899.

La livraison des matériaux et de l'outillage a été commencée le 17 mai.

L'entreprise commence à " Iroquois ", à l'entrée orientale du canal, et s'étend à l'ouest jusqu'à Presqu'île, une distance d'environ 16,000 pieds.

En vertu du plan projeté d'agrandissement, l'on se propose d'exhausser de 6 pieds le niveau normal du canal ; c'est le niveau minimum connu de l'eau dans le fleuve Saint-Laurent en amont de l'écluse de prise d'eau, et par ce moyen, de se dispenser, sur la ligne principale de navigation, de l'écluse d'ascension n° 36 à Cardinal, laquelle sera dorénavant reliée avec le fleuve pour la commodité du village de Cardinal, des moulins et du cabotage.

*Section Cardinal.*

On a demandé, au moyen d'annonces, des soumissions pour la section Cardinal, le 17 avril 1897. Le 10 mai, un contrat a été passé avec MM. Davis et Fils, les travaux devant être terminés le 31 janvier 1899.

L'entreprise a été commencée le 3 juin, et l'outillage et les matériaux livrés peu de temps après l'adjudication de l'entreprise.

L'entreprise comprend l'ancienne " Jonction " et la moitié orientale des divisions des " Galops " ; elle commence à Presqu'Ile et s'étend à l'ouest en arrière du village de Cardinal jusqu'à Gate's Point, l'extrémité orientale de l'entreprise de l'entrée d'amont maintenant en voie d'exécution, une distance d'environ 17,000 pieds.

Le plan projeté d'agrandissement a pour but d'abandonner l'usage de l'écluse 26 sur la ligne principale, à l'avenir, et d'élever de six pieds au-dessus du niveau minimum connu de l'eau du fleuve Saint-Laurent, à l'entrée d'amont, le niveau normal du canal existant.

## FLEUVE SAINT-LAURENT.

*Chenal du Nord.*

Cette amélioration ayant été autorisée, on a demandé des soumissions au moyen d'annonces publiées le 10 avril 1897. Le 14 mai, un contrat a été passé avéc M. M. A. Cleveland, les travaux devant être terminés le 31 janvier 1899.

Les travaux ont été commencés le 1er juin.

Le chenal projeté, qui aura 200 pieds de largeur, commence à environ trois quarts de mille en amont de l'entrée supérieure du canal des Galops, et est virtuellement un prolongement de la navigation du canal sur un parcours d'environ trois milles vers l'ouest jusqu'à l'eau profonde dans le bief de Prescott vis-à-vis Johnstown.

Relativement à ce contrat, on se propose de faire un barrage à travers le chenal du " Boyau " entre Adams et les îles des Galops, en utilisant les pierres provenant du déblai de l'extrémité orientale du chenal.

FLEUVE SAINT-LAURENT ET CANAUX.

On se propose, à mesure qu'en en aura l'occasion, de continuer les levés du bief de Morrisburg et aussi des battures dans le lac Saint-François.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

TOM. S. RUBIDGE,

*Ingénieur surintendant.*

M. Collingwood Schreiber, C.M.G.,
Sous-ministre et ingénieur en chef,
Chemins de fer et Canaux.

## DIVISION DU SAINT-LAURENT

BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,
CORNWALL, 1er juillet 1897.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport suivant sur l'entretien des canaux confiés à ma surveillance pour l'exercice financier terminé le 30 juin 1897.

La division du Saint-Laurent s'étend à partir de la ligne provinciale jusqu'au havre de Presqu'Ile sur le lac Ontario, et comprend les canaux Cornwall, Williamsburg et Murray, ainsi que l'amélioration des chenaux dans les biefs intermédiaires navigables.

## CANAL DE CORNWALL.

La navigation pour la saison de 1896 a été close le 5 décembre.

Le canal, qui avait été mis à sec le 8 mars 1892, pour les fins de construction ainsi que pour les réparations nécessaires, a été rouvert au trafic le 1er mai suivant.

A l'entrée d'aval, les écluses, anciennes et nouvelles, ont été dégréées et préparées pour l'hiver de la manière ordinaire.

La navigation a été entretenue d'une façon satisfaisante, sans nuire à la force hydraulique requise pour les fins manufacturières, nonobstant le fait que le niveau de l'eau du fleuve s'est maintenu très bas, et il y a toute apparence que l'eau continuera à être très basse.

Les travaux ordinaires de renouvellement et de réparation aux ateliers ont été faits durant l'hiver, et toutes les réparations nécessaires aux diverses structures ont été faites durant la période où le canal a été maintenu à sec, au printemps. En général, lorsque la mise à sec du canal est devenue nécessaire pendant la saison de navigation, l'on n'y a eu recours que durant les heures du dimanche où le service de la navigation est suspendu, ou dans les cas urgents, en vertu d'une entente avec les expéditeurs.

A l'ancienne entrée d'aval, les écluses 15, 16 et 17 ont été complètement réparées et sont maintenant fréquemment utilisées.

Le bief en aval de l'écluse 17 a été agrandi, les matériaux provenant du déblai étant employés pour exhausser les berges du coursier d'amont jusqu'aux moulins; et tandis que les réparations à l'écluse 16 étaient en voie d'exécution, la maçonnerie de l'enclave supérieure a été élevée au niveau du chaperon de l'écluse 17. Ceci a été fait en vue de la conversion ultérieure du bief en bassin de carénage.

Une paire de portes a été exhausée, réparée et érigée dans l'enclave d'amont de l'écluse 16.

De nouvelles pentures ont été ajustées à toutes les portes des écluses de l'ancienne entrée.

Il n'est survenu aucun accident de nature à nuire à la navigation.

Trois paires de portes de rechange pour les nouvelles écluses 15 et 17, construites à l'entreprise par J. et R. Miller, ont été livrées à Cornwall en juin 1896. Un nouvel appareil pour lever les portes, destiné à remplacer l'appareil "John Page", naufragé en juillet 1895, et construit à l'entreprise par MM. J. et R. Miller, a été livré au pied du canal en juillet dernier. La machine a été mise à l'épreuve lorsque l'on a pendu les portes de l'écluse 23, et elle a fonctionné d'une manière très satisfaisante.

Durant la saison de la navigation, les berges, fossés et structures en général ont été tenus en état de réparation.

Durant l'hiver de 1896-97 le chemin neuf relié au barrage d'aval de l'île du Sheik a été macadamisé et une quantité considérable de pierre a été livrée pour la protection des talus extérieurs du bief nouvellement formé.

Un nouvel assortiment de chèvres pour manœuvrer les portes a été placé à l'écluse de prise d'eau n° 21.

Une balustrade en fer a été placée sur le barrage d'aval pour protéger le chemin. Un nouveau câble téléphonique a été posé au-dessous du canal près des ateliers, et des réparations considérables ont été faites à toute la ligne téléphonique en général.

Le pont de Cornwall, le déversoir régulateur à l'écluse de prise d'eau et quelques autres constructions de second ordre ont été peinturés.

Une nouvelle maison pour le gardien a été construite au pont de Mille-Roches.

Les chalans de réparation ont été reconstruits en partie.

Il faudra se préparer à des réparations et à des renouvellements considérables en ce qui concerne les travaux suivants, savoir:

Le brise-glace au pied du canal. Réparations à toutes les enclaves des nouvelles écluses 15 et 17; ceci nécessitera leur asséchement ainsi que l'emploi des anciennes écluses de l'entrée d'aval.

Un nouveau canal régulateur et d'approvisionnement pour les moulins d'aval à l'écluse 17.

Le bureau du percepteur et les maisons d'éclusiers existantes à l'entrée d'aval. La question de la construction de nouvelles maisons d'éclusiers à toutes les nouvelles écluses est de nouveau soumise à votre considération.

Les mises à la retraite de l'année dernière sont les suivantes, savoir:

M. Tackaberry, maître de havre et d'écluse à l'entrée d'aval, 1er juillet 1897.

L'emploi de surintendant ayant été aboli, on s'est dispensé des services de M. A. P. Ress le 31 mars 1897, date depuis laquelle tous les devoirs relatifs à l'entretien du canal ont été remplis par l'inspecteur Ramsay, du personnel de construction, un homme pratique ayant une longue expérienre des travaux de canalisation.

Ci-suit une liste des amendes imposées durant l'année dernière, savoir:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1896 | 20 | juillet | dommages | Barge "Bella" | $20 00 | payés |
| " | 3 | août | amende | Remorqueur "St-George". | 5 00 | " |
| " | 21 | " | dommages | Steamer ... "Melbourne" | 15 00 | " |
| " | 26 | " | amende | Barge "St-Louis" | 3 00 | " |
| " | 27 | " | " | Remorqueur "Perthia" | 5 00 | " |
| " | 12 | sept. | dommages | Steamer "Passport" | 10 00 | non payés |
| " | 11 | novemb. | amende | Barge "Marie-Stella" | 5 00 | payés |
| " | 11 | " | dommages | Barge "Thurst" | 15 00 | " |
| " | 11 | " | " | Barge "St-B" | 4 00 | " |
| " | 12 | " | amende | Remorqueur "Antilope" | 10 00 | " |
| " | 12 | " | " | Barge "National" | 5 00 | " |
| " | 16 | " | dommages | Barge "Winnipeg" | 10 00 | " |
| " | 20 | " | " | Steamer "Niagara" | 20 00 | " |
| " | 20 | " | " | " "Hamilton" | 18 00 | " |
| " | 23 | " | amende | Barge "Ireland" | 10 00 | " |
| " | 23 | " | dommages | " " | 25 00 | " |
| " | 3 | décemb. | amende | Remorqueur "Beaver" | 10 00 | " |
| 1897 | 29 | juin | dommages | Steamer "Alexandria" | 50 00 | " |
| " | 29 | " | " | " "Cuba" | 11 50 | " |
| " | 29 | " | amende | " " " " | 5 00 | " |
| " | 29 | " | " | Remorqueur "Beaver" | 2 00 | " |

Le maximum du niveau de l'eau observé durant la saison de navigation à l'écluse 15, entrée d'aval, a été de 10 pieds 1 pouce, et le minimum de 8 pieds 7 pouces.

Le maximum du niveau de l'eau durant la saison de navigation à l'écluse 21 a été de 9 pieds 11 pouces, et le minimum de 7 pieds 8 pouces.

Les niveaux ci-dessus se rapportent aux buses des anciennes écluses 15 et 21 respectivement.

Le maximum et le minimum du niveau de l'eau observés durant l'année terminée le 30 juin 1897 aux écluses 15 et 21 sont comme suit, savoir:

Ecluse 15 : maximum, 26 pds 8 pcs, janvier; minimum, 8 pds 4½ pcs, décembre.
" 21 : " 9 pds 11 pcs, " " 7 pds 11 pcs "

## CANAUX DE WILLIAMSBURG.

Les divisions de ces canaux, savoir : le canal de la Pointe de Farran, le canal du Rapide-Plat et ceux de la Pointe-Iroquois, de la Jonction et des Galops, collectivement désignés sous le nom de canal des Galops, ont été fermés à la navigation le 5 décembre 1896, et rouverts pour la saison de 1897 le 25 avril. Le service des bouées depuis l'île du Sheik, canal de Cornwall, jusqu'à Prescott a été convenablement fait, les bouées ayant été enlevées lors de la fermeture de la saison de 1896 et remplacées lors de l'ouverture de la navigation en 1897.

Aucun accident n'est arrivé durant l'année dernière.

Le niveau de l'eau s'étant maintenu très bas jusqu'à la fermeture de la saison de 1897, cela a causé beaucoup d'inconvénients à la navigation, surtout aux écluses 23 et 25 et dans le bief en amont de l'écluse 26 à Cardinal. Lors de l'ouverture de la navigation en 1897, l'eau était un peu plus haute et elle continue à monter ; elle atteindra probablement sa hauteur normale de 9 ou 10 pieds au-dessus des buscs vers la mi-été, après quoi l'on peut s'attendre à voir l'eau reprendre son niveau minimum. A l'exception de réparations considérables aux quais du gouvernement à l'écluse 25, vis-à-vis le moulin à farine, le travail du personnel d'entretien a été général, et seules des réparations ordinaires ont été faites aux diverses structures, portes d'écluses, ponts, etc., ainsi qu'aux berges, estacades et piles d'entrée. Le niveau minimum de l'eau sur le busc de l'ancienne écluse 23, le point régulateur des canaux durant la saison de la navigation, a été de 5 pieds 9 pouces.

Ci-suit un tableau des amendes imposées et perçues pendant l'année terminée le 30 juin 1897 :—

| | | |
|---|---|---|
| 10 août 1896.—Amende, barge *Dorchester* | $ | 5 00 |
| 15 " 1896.—Dommages, steamer *Cuba* | | 35 00 |
| 24 " 1896.—Amende, barge *Helma* | | 5 00 |
| 10 sept. 1896.—Dommages, steamer *Spartan* | | 162 95 |
| 9 oct. 1896.—Amende, steamer *Alexandria* | | 5 00 |

La fonction de surintendant a été abolie le 31 mars 1897, et le travail de l'entretien des canaux a été continué par M. Armstrong, le contremaître du personnel des réparations.

### CANAL DE LA POINTE DE FARRAN.

Quelques menues réparations ont été faites aux écluses et aux portes.

Le contrat passé avec la compagnie dite "Gilbert Blasting and Dredging Co." pour ramener le prisme de ce canal à sa profondeur primitive, a été exécuté en entier.

### CANAL DU RAPIDE-PLAT.

La nouvelle écluse 23 a été livrée à la navigation le 24 juillet 1896, et l'éclusage à travers l'ancienne écluse a été discontinué pour le reste de la saison.

En avril 1897, un barrage a été établi à la tête de l'ancienne écluse par les entrepreneurs afin de pouvoir terminer la maçonnerie de l'écluse et du canal d'alimentation, etc. On a aussi construit un barrage à travers l'ancienne entrée afin de faciliter les travaux d'abaissement du busc, etc.

Le barrage à la tête de l'écluse détourne des moulins leur alimentation de force hydraulique ; en conséquence, les moulins ont été obligés de suspendre leurs travaux pendant la durée de ce travail.

Des réparations d'ordre secondaire ont été faites à l'écluse 24, aux clôtures, fossés, poteaux d'amarrage, etc.

De nouvelles maisons de gardiens ont été érigées à l'entreprise aux écluses 23 et 24 en vertu d'un contrat passé avec B. S. Wickware.

Les réparations ordinaires aux berges ont été faites.

## CANAL DES GALOPS.

*Division Iroquois.*

Des réparations temporaires ont été faites aux estacades en amont de l'écluse 25, ainsi qu'à la protection en blocaille.

Les réparations à la pile d'entrée vis-à-vis le moulin à farine de Beach ont été terminées.

*Division de la Jonction.*

La levée a été maintenue en bon état de réparation et le mur de blocaille a été renouvelé au besoin.

*Division des Galops.*

A l'écluse 26, une paire de portes de rechange a été placée dans l'enclave supérieure.

On a cessé de se servir du pont tournant depuis mai 1896, alors qu'il a été condamné. On ne se propose pas d'y faire des réparations, vu que la partie en bois est vermoulue. Si l'on juge qu'un pont est nécessaire on devrait remplacer celui-ci par un pont en fer.

Le dragage commencé par Wm. Davis et Fils l'automne dernier a été discontinué.

*Entrée d'amont.*

Quelques réparations secondaires ont été faites aux portes des écluses 27 et 28.

Les berges et fossés ont été tenus en bonne condition générale.

Durant l'hiver on a fait des réparations générales au bateau des bouées et aux chalans. Les bouées ont été peinturées et réparées pour le printemps, et un certain nombre de bouées de rechange ont été livrées et ferrées. Une paire de portes à l'ancienne écluse de prise d'eau a aussi été réparée et adaptée pour le service à l'écluse 26.

Les balises du nouveau chenal ont été réparées et peinturées.

A l'écluse 26, un hangar a été réparé et transformé en bureau pour le péager.

Un grand nombre de réparations de second ordre ont été faites aux ateliers à Cardinal, aussi sur les travaux de temps à autre, à mesure qu'elles étaient requises.

Le maximum du niveau de l'eau sur le buse de l'ancienne écluse de prise d'eau n° 27 durant la saison de navigation a été de 10 pieds 4 pouces, et le minimum a été de 7 pieds 6 pouces.

## CANAL MURRAY.

Ce canal a été fermé à la navigation le 3 décembre 1896 et ouvert de nouveau le 5 avril 1897.

Le nombre des navires qui sont passés par le canal durant les années 1896-97 a été de 629.

Aucun accident n'est arrivé et aucune amende n'a été imposée durant l'année terminée le 30 juin 1897.

Les structures du pont ont été complètement réparées et le mécanisme a été nettoyé et resserré, etc.

Les madriers du planchéiage des ponts tournants de grands chemins sont en très mauvaise condition et ont besoin de réparations considérables.

Des réparations considérables sont aussi requises à la superstructure des piles aux deux entrées du canal.

Le chalan, les ateliers et le bureau ont été réparés et peinturés et l'on a construit un hangar à bois et une clôture.

Une quantité considérable de pierre concassée a été déposée autour de la fondation des ponts du chemin de fer et du chemin de Trenton afin de prévenir la répétition de l'affouillement de l'année dernière.

Des réparations considérables ont été faites au mur de blocaille sur la berge nord du canal.

En général, les berges ont été tenues en bonne condition, les fossés principaux ont été tenus ouverts, et l'on a creusé des fossés en arrière là où le besoin s'en est fait sentir.

Il y a un besoin urgent d'un quai ou débarcadère au bureau du péager près du pont du chemin de Smithfield.

Tous les navires sont maintenant obligés de s'arrêter au pont, où le canal est étroit, ce qui cause des délais considérables au trafic passant par le canal, ainsi qu'à la circulation sur le chemin public, vu que le pont reste ouvert beaucoup plus longtemps que cela ne serait nécessaire dans d'autres conditions.

Les lumières aux entrées du canal ne sont pas appropriées aux besoins, et l'on aurait besoin de nouvelles lumières d'alignement plus puissantes à chaque entrée.

Le maximum du niveau de l'eau observé durant l'année a été de 13 pieds et le minimum de 10 pieds 8 pouces.

J'annexe un tableau indiquant les niveaux maximum et minimum durant l'année dernière sur chacun des canaux dans ma division, ainsi qu'un tableau sommaire des maximum et minimum du niveau de l'eau durant la saison de navigation depuis l'année 1891 jusqu'à 1896, les deux inclusivement.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

TOM. S. RUBIDGE,
*Ingénieur surintendant.*

COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.,
Sous-ministre et ingénieur en chef chemins de fer et canaux.

TABLEAU indiquant le maximum et le minimum de hauteur de l'eau dans les canaux de la division du Saint-Laurent pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

| Mois. | Canal Cornwall. | | | | | | | | Canaux de Williamsburg. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Lac Ontario. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Ecluse n° 15. | | | | Ecluse n° 21. | | | | Ecluse n° 22. | | | | Ecluse n° 23. | | | | Ecluse n° 24. | | | | Ecluse n° 25. | | | | Ecluse n° 27. | | | | Canal Murray. | | | |
| | Maxim. | | Minim. | | Maxim. | | Minim. | | Maxim. | | Minim. | | Maxim. | | Minim. | | Maxim. | | Minim. | | Maxim. | | Minim. | | Maxim. | | Minim. | | Maxim. | | Minim. | |
| | pds | pcs. | pds | pcs. | pds | pcs. | pds | pcs. | pds | pcs. | pds | pcs. | pds | pcs. | pds | pcs. | pds | pcs. | pds | pcs. | pds | pcs. | pds | pcs. | pds | pcs. | pds | pcs. | pds | pcs. | pds | pcs. |
| 1896. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Juillet.... .... | 9 | 10 | 9 | 5½ | 9 | 6 | 8 | 11 | 8 | 10 | 8 | 3 | 8 | 1 | 7 | 5 | 8 | 4 | 7 | 5 | 10 | 10 | 9 | 10 | 9 | 5 | 8 | 4 | 12 | 5 | 12 | 3 |
| Août.... ...... ... | 9 | 6½ | 9 | 2½ | 9 | 4 | 8 | 9 | 8 | 9 | 8 | 2 | 8 | 1 | 7 | 2 | 8 | 3 | 7 | 3 | 10 | 9 | 9 | 6 | 9 | 4 | 8 | 3 | 12 | 4 | 11 | 10 |
| Septembre. ......... | 9 | 3 | 8 | 10 | 9 | 2 | 8 | 1 | 8 | 3 | 7 | 5 | 7 | 9 | 6 | 3 | 7 | 8 | 6 | 2 | 10 | 9 | 8 | 0 | 8 | 9 | 8 | 0 | 12 | 0 | 11 | 5 |
| Octobre.. ... ...... | 9 | 2 | 8 | 6½ | 8 | 5 | 7 | 10 | 7 | 9 | 7 | 1 | 7 | 0 | 6 | 0 | 7 | 6 | 5 | 8 | 9 | 4 | 8 | 2 | 9 | 4 | 7 | 6 | 11 | 8 | 11 | 2 |
| Novembre .... ...... | 9 | 7 | 8 | 7 | 9 | 3 | 7 | 8 | 8 | 9 | 6 | 11 | 8 | 2 | 5 | 9 | 8 | 5 | 5 | 7 | 11 | 3 | 8 | 3 | 9 | 9 | 7 | 6 | 11 | 6 | 11 | 1 |
| Décembre ........... | 12 | 7 | 8 | 4½ | 8 | 10 | 7 | 1 | 8 | 3 | 6 | 6 | 7 | 0 | 5 | 2 | 7 | 6 | 5 | 3 | 9 | 3 | 7 | 2 | 8 | 7 | 7 | 2 | 11 | 6 | 11 | 0 |
| 1897. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Janvier...... ..... | 26 | 8 | 8 | 11 | 8 | 7 | 7 | 3 | 8 | 3 | 6 | 6 | 7 | 0 | 5 | 3 | 7 | 2 | 5 | 0 | 9 | 3 | 6 | 8 | 8 | 1 | 7 | 6 | 11 | 3 | 10 | 8 |
| Février.... ......... | 19 | 9 | 14 | 0 | 7 | 11 | 7 | 1 | 8 | 3 | 6 | 4 | 6 | 6 | 5 | 0 | 6 | 3 | 5 | 0 | 8 | 6 | 6 | 7 | 7 | 11 | 7 | 3 | 11 | 2 | 10 | 10 |
| Mars............... | 18 | 8 | 11 | 3 | 9 | 4 | 7 | 3 | 11 | 0 | 6 | 10 | 7 | 9 | 5 | 8 | 7 | 7 | 5 | 5 | 9 | 9 | 7 | 2 | 8 | 9 | 7 | 5 | 12 | 0 | 11 | 0 |
| Avril ...... ........ | 10 | 11 | 9 | 6 | 9 | 6 | 8 | 8 | 9 | 6 | 8 | 0 | 8 | 4 | 6 | 0 | 9 | 0 | 7 | 2 | 11 | 2 | 9 | 2 | 10 | 4 | 8 | 2 | 12 | 6 | 12 | 0 |
| Mai................ | 10 | 0 | 9 | 9 | 9 | 10 | 8 | 7 | 9 | 10 | 8 | 4 | 8 | 10 | 7 | 7 | 9 | 1 | 7 | 8 | 11 | 7 | 10 | 0 | 9 | 7 | 8 | 9 | 12 | 10 | 12 | 7 |
| Juin ............... | 10 | 1 | 9 | 8 | 9 | 11 | 9 | 5 | 9 | 6 | 9 | 0 | 8 | 11 | 8 | 5 | 9 | 3 | 8 | 5 | 11 | 8 | 11 | 2 | 10 | 0 | 9 | 5 | 13 | 0 | 12 | 9 |

TABLEAU indiquant le maximum et le minimum de l'eau dans les canaux de la division du Saint-Laurent, du mois de mai au mois de novembre, chaque année.

| Année. | Canal Cornwall. | | | | | | | | Canaux de Williamsburg. | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Ecluse n° 15. | | | | Ecluse n° 21. | | | | Ecluse n° 22. | | | | Ecluse n° 23. | | | |
| | Maximum. | | Minimum. | | Maximum. | | Minimum. | | Maximum. | | Minimum. | | Maximum. | | Minimum. | |
| | Mois. | pds pcs. | Mois. | pds pcs. | Mois. | pds pcs. | Mois. | pds pcs. | Mois. | pds pcs. | Mois. | pds pcs. | Mois. | pds pcs. | Mois. | pds pcs. |
| 1891 | Mai.... | 11 10 | Nov... | 8 9½ | Mai.... | 11 11 | Nov.... | 8 2 | Mai.... | 10 11 | Nov.... | 7 6 | Mai.... | 11 1 | Nov.... | 7 0 |
| 1892 | Août.. | 12 1 | Mai.... | 9 4 | Août.. | 10 10 | do .... | 8 10 | Juillet.. | 10 3 | do .... | 7 10 | Juillet.. | 9 9 | Mai ... | 7 6 |
| 1893 | Mai.. | 12 5 | Nov.... | 9 7 | Mai.... | 11 9 | do .... | 9 0 | Mai.... | 11 2 | do .... | 8 3 | Mai.... | 11 1 | Nov.... | 7 1 |
| 1894 | Juin.... | 11 0 | do .... | 9 2 | Juin.... | 10 11 | do .... | 8 6 | Juin... | 10 6 | do .... | 7 10 | Juin.... | 10 1 | do .... | 7 0 |
| 1895 | Mai.... | 9 10 | do .... | 8 0 | Mai.... | 9 4 | do .... | 7 4 | Mai .. | 8 9 | do .... | 5 10 | do .... | 8 0 | do .... | 4 10 |
| 1896 | Ma.... | 10 2½ | Oct..... | 8 6½ | Mai.... | 9 11 | do .... | 7 8 | Mai.... | 9 4 | do .... | 6 11 | do .... | 8 11 | do .... | 5 9 |



TABLEAU indiquant le maximum et le minimum de l'eau dans les canaux de la division du Saint-Laurent, du mois de mai au mois de novembre, chaque année—*Fin.*

| Année. | Canaux de Williamsburg—*Fin.* | | | | | | | | | | | | Lac Ontario. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Ecluse n° 24. | | | | Ecluse n° 25. | | | | Ecluse n° 27. | | | | Canal Murray. | | | |
| | Maximum. | | Minimum. | | Maximum. | | Minimum. | | Maximum. | | Minimum. | | Maximum. | | Minimum. | |
| | Mois. | pds pcs. | Mois. | pds pcs. | Mois. | pds pcs. | Mois. | pds pcs. | Mois. | pds pcs. | Mois. | pds pcs. | Mois. | pds pcs. | Mois. | pds pcs. |
| 1891 | Mai.... | 12 0 | Nov.... | 6 9 | Mai.... | 13 11 | Nov.. | 9 0 | Mai.... | 12 0 | Nov.... | 8 0 | Mai.... | 14 9 | Nov.... | 11 5½ |
| 1892 | Sept.... | 10 0 | do .... | 7 0 | Juillet.. | 12 8 | do .... | 9 4 | Juillet.. | 10 3 | do .... | 8 3 | Juillet.. | 13 6 | do .... | 12 1 |
| 1893 | Mai.... | 11 2 | Août... | 7 4 | Mai.... | 13 10 | do .... | 10 0 | Mai.... | 11 6 | do .... | 8 2 | Juin.... | 14 9 | do .... | 12 2 |
| 1894 | Juin.... | 10 5 | Nov ... | 6 9 | Juillet.. | 13 3 | do .... | 9 1 | Juillet.. | 10 9 | do .... | 9 1 | do ... | 14 0 | do .... | 12 2 |
| 1895 | Mai.... | 8 3 | do .... | 4 5 | Mai.... | 10 10 | do .... | 6 8 | Mai.... | 9 10 | do ... | 6 9 | Mai.... | 12 5 | do .... | 12 4 |
| 1896 | do .... | 9 3 | do .... | 5 7 | do .... | 12 0 | do .... | 8 3 | do .... | 10 6 | do .... | 7 6 | do .... | 12 10 | do .... | 11 1 |

## CANAL WELLAND.

SAINTE-CATHERINE, ONT., 23 octoble 1897.

MONSISUR,—J'ai l'honneur de faire rapport sur la navigation et l'entretien du canal Welland et ses branches pendant l'année fiscale terminée le 30 juin 1897.

Le réseau du canal Welland comprend:

*Ligne principale du canal—de Port-Dalhousie à Port-Colborne.*

| | |
|---|---|
| Longueur | 26¾ milles |
| Nombre d'écluses d'ascension | 25 |
| " " de prise d'eau | 2 |
| " d'aqueducs | 1 |
| " de ponts de grands chemins | 17 |
| " " chemin de fer | 6 |
| " de traverses | 3 |

Construits pour 14 pieds d'eau sur les buscs.

*Ancien canal—de Port-Dalhousie à Allanburg; maintenant utilisé principalement pour la force hydraulique.*

| | |
|---|---|
| Milles | 12½ |
| Nombre d'écluses d'ascension | 25 |
| " de ponts de grands chemins | 9 |
| " chemins de fer | 2 |
| " traverses | 1 |

Cinq pieds d'eau actuellement disponible.

*Branche de Stromness—Depuis Stromness, sur le canal d'alimentation, jusqu'à Port-Maitland, sur le lac Erié.*

| | |
|---|---|
| Longueur | 1¾ milles. |
| Nombre d'écluses | 1 |
| " de ponts de grands chemins | 1 |

Cinq pieds d'eau actuellement disponible.

*Branche Chippawa—Depuis Port-Robinson, sur la ligne principale du canal, jusqu'à la rivière Niagara à Chippawa.*

| | |
|---|---|
| Longueur | 8¼ milles. |
| Nombre d'écluses | 1 |
| " de ponts de grands chemins | 3 |
| " " " chemins de fer | 3 |

Neuf pieds d'eau actuellement disponible.

Durant la dernière moitié de la saison de 1896, les eaux basses qui ont prévalu sur toute la ligne de navigation se sont fait tellement sentir à Port-Dalhousie et à Port-Colborne que le tirage des navires a été réduit de 14 pieds à 13 pieds 9 pouces et parfois, lorsque les vents remontaient le lac, à 13 pieds 6 pouces.

Au commencement de la saison actuelle de navigation les lacs avaient presque repris leur niveau normal, et les navires tirant 14 pieds n'ont éprouvé aucune difficulté à passer dans le canal à l'ouverture de la navigation et jusqu'à la fin de la présente année fiscale.

Les interruptions à la navigation ont été peu importantes jusqu'au matin du 21 mai 1897, alors que le steamer *J. H. Outhwaite*, de Cleveland, qui remontait, a emporté les quatre portes de l'écluse n° 7, causant un arrêt absolu de la navigation jusqu'à l'avant-midi du 26 mai.

La somme de $9,975 a été déposée par les propriétaires à compte du coût estimé de la réparation des dégats, et l'on a permis au navire de continuer sa route lorsque l'on a pu recommencer l'éclusage.

L'accident est dû au fait que le mouvement du navire était trop rapide, ce qui a été cause qu'on n'a pas eu le temps de remédier au fait que les amarres avaient glissé.

Durant l'année, quatre membres du personnel de fonctionnement ont été mis à la retraite, leur âge étant de 66, 71, 73 et 74 ans.

Deux des emplois devenus vacants en conséquence, n'ont pas été remplis, les fonctions de surintendant étant abolies lors de la mise à la retraite de ce fonctionnaire, et les devoirs de cette charge étant confiés à l'ingénieur surintendant.

Dans l'autre cas, les fonctions d'un régulateur d'eau à Allanburg, qui a été mis à la retraite, ont été ajoutées à celles de l'éclusier de l'écluse et du pont adjacents.

## RENOUVELLEMENT À MÊME LES CRÉDITS DU REVENU.

Le travail de renouvellement en béton de la superstructure en bois de la jetée orientale à Port-Dalhousie a été continué, un contrat à cette fin ayant été passé avec MM. Battle et Newman.

La superstructure en bois a été enlevée jusqu'à un pied au-dessous de la " marque de l'eau basse ", auquel niveau des blocs de béton de 4 x 4 x 6 pieds faits avec du ciment de Portland ont été posés pour former les deux parements de la jetée. L'espace entre les deux lignes de blocs a été rempli avec du béton fait avec du ciment hydraulique naturel et fabriqué dans cette localité.

La longueur de la jetée renouvelée en vertu du contrat de MM. Battle et Newman est de 789 pieds ; l'ouvrage a été terminé tel que spécifié.

Dans le havre de Port-Dalhousie, le peu de hauteur du niveau de l'eau a rendu opportun l'enlèvement d'accumulations de vase, etc., et cet enlèvement a été fait par MM. Hingston et Wood, dont le dragueur a été amené de Port-Dover dans ce but.

Les ponts du chemin de halage au-dessus de l'entrée du réservoir à partir de l'écluse 16 jusqu'à l'écluse 23 ont été renouvelés, des poutres en acier étant mises à la place des poutres en bois qui jadis supportaient les tabliers.

On s'est aussi procuré des matériaux pour renouveler le reste des ponts du chemin de halage qui avaient besoin d'être renouvelés.

A l'écluse 24, le mur latéral de l'ouest a été exhaussé en moyenne de 14 pouces, et chaperonné sur une distance de 850 pieds afin de permettre l'exhaussement de la levée étroite située en arrière.

On avait songé à renouveler certaines parties des murs latéraux de ce bief, mais l'urgence provenant de l'ouverture hâtive de la navigation a rendu inopportun l'assèchement du bief et le commencement des travaux dans des conditions qui eussent laissé leur achèvement douteux, car si l'on eut commencé cet ouvrage il aurait fallu le terminer avant que de pouvoir ouvrir le canal.

A Port-Colborne, les accumulations de sable entre les jetées ont été draguées par MM. Hingston et Woods, qui ont fait semblable travail à Port-Dalhousie.

Sur l'ancien canal, une paire de portes de rechange pour l'écluse n° 2 a été construite, et le pont du grand chemin au-dessus du coursier entre les biefs n^os^ 1 et 2 a été démoli, dès qu'un aqueduc à chevalets de charpente avec un tablier de 60 pieds et assez large pour permettre à deux voitures de passer de front eut été construit pour le remplacer.

Sur le coursier de Welland, l'ancien pont en bois avec deux courbes sur la ligne de la rue West Main a été remplacé par un pont de fermes en acier de 60 pieds de tablier.

Sur le canal d'alimentation, le drainage du côté nord a été considérablement amélioré, et le pont tournant en bois à Stromness Basin a été reconstruit.

## RÉPARATIONS.

Les éc luses, déversoirs, ponts et autres structures ont été remplacés de temps à autre à mesure que cela devenait nécessaire ; les fossés ont été nettoyés et les levées ont été exhaussées et réparées au besoin, le coût de ce dernier item ayant été de beaucoup augmenté grâce au fait que dans certaines localités le chemin de halage sert de chemin public.

Ces menues réparations, occupant l'attention journalière, ont constamment occupé les équipes de réparations, et consommé de grandes quantités de matériaux pour entretenir les travaux en bon état de service.

Le canal a été fermé le 15 décembre 1896, et a été ouvert à la navigation le 20 avril 1897.

On trouvera ci-joint un tableau des dommages causés à la propriété sur le canal, des sommes payées ou dues pour ces dommages, et des noms de ceux qui ont perçu ces sommes.

Aussi un tableau des amendes perçues des navires ou des employés du canal pour infraction aux règlements des canaux.

Aussi un tableau du maximum et du minimum du niveau de l'eau observé mensuellement sur les buscs des écluses à Port-Dalhousie et à Port-Colborne.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. G. THOMPSON,
*Ingénieur surintendant.*

M. Collingwood Schreiber, C.M.G.,
Sous-ministre et ingénieur en chef, chemins de fer et canaux.

**Relevé** des dommages causés aux ouvrages du canal Welland pendant l'exercice finissant le 30 juin 1897, et montants payés pour couvrir ces dommages pendant le même exercice.

| Date des dommages. | Nom du navire. | Montant du dommage. | | Date du paiement. | Où payé. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Payé. | Impayé. | | Bureau du percepteur. |
| 1895. | | $ c. | $ c. | 1896. | |
| 29 août ... | Steamer Nicaragua.......... | 12 10 | ......... | 3 sept. ... | Port-Colborne. |
| 1896. | | | | | |
| 8 mai ..... | do do .......... | 6 23 | .......... | 16 do ..... | do Dalhousie. |
| | | | | 1897. | |
| 10 do ...... | Brigantin F. D. Ewens...... | 11 34 | ........ | 17 mai. .... | do do |
| 11 do ...... | Steamer Ionia............. | 19 04 | ........... | 11 do ...... | do Colborne. |
| | | | | 1896. | |
| 12 do ...... | do Sequin...... ...... | 16 02 | ......... | 1er juill...... | do Dalhousie. |
| | | | | 1897. | |
| 21 do ... | do Outhwaite....... | 9,975 00 | ........ | 26 mai. ..... | Déposé à compte. |
| 26 do .... | Brigantin G. M. Morley..... | 50 00 | .......... | 10 do ...... | Port-Colborne. |
| | | | | 1896. | |
| 30 do .. | Steamer Sequin .............. | 10 51 | .......... | 1er juill....... | do Dalhousie. |
| 3 juin ..... | Brigantin Neelon........... | 15 13 | .......... | 15 août...... | do do |
| | | | | 1897. | |
| ............. | do Lisgar ...... ... | 15 10 | ......... | 29 avril....... | do do |
| | | | | 1896. | |
| 8 juin ...... | Goélette Emerald............ | 2 81 | .......... | 15 juill. .. | do Colborne. |
| 17 do ..... | Brigantin Ceylon ..... ..... | 14 94 | ........ | 22 do ..... | do Dalhousie. |
| 22 do ...... | Goélette St. Louis.... .... . | 17 28 | ........ | 21 do ...... | do do |
| 30 do ...... | Steamer Omaha............. | 19 40 | ......... | 23 do ...... | do do |
| 1er juill.... . | do do ............ | 10 50 | .......... | 24 do ..... | do Colborne. |
| | | | | 1897. | |
| 9 do .... | do Topeka .......... . | 18 15 | ........ | 15 août....... | do Dalhousie. |
| | | | | 1896. | |
| 16 do ..... | do Canester ........... | 25 00 | ........ | 23 juill. .. . | do do |
| | | | | 1897. | |
| 25 do ...... | Brigantin G. B. Owen....... | 9 35 | ........ | 17 août .... | do do |
| | | | | 1896. | |
| 31 do ...... | do Moravia ......... | 75 00 | ........ | 1er août ..... | do Colborne. |
| 31 do .... | do do ......... | 17 24 | .......... | 16 sept. ...... | do Dalhousie. |
| 31 do .... | Steamer Servia.............. | 83 75 | ......... | 16 do ...... | do do |
| 6 août ...... | do Bothnia ... .. .. .. .. | 298 08 | ........ | 9 do ...... | do Colborne. |
| 15 do ...... | do F. H. Prince ...... | 4 67 | ......... | 1 do ...... | do Dalhousie. |
| 20 do ..... | do P. J. Ralph ........ | 8 77 | ......... | 16 do ...... | do do |
| 22 do ..... | do W. L. Frost......... | 31 63 | ......... | 23 oct........ | do do |
| 24 do ..... | do Omaha ............ | 9 29 | .......... | 19 sept. ...... | do do |
| 25 do . . | Yacht Comanche........... | 20 00 | .......... | 25 août... .. | do Colborne. |
| 26 do ...... | Steamer Bannockburn. .. . | 26 41 | .......... | 21 nov..... . | do Dalhousie. |
| 26 do ... | do Colonial ... ..... | 42 32 | .......... | 17 do ...... | do Colborne. |
| | | | | 1897. | |
| 4 sept...... | Goélette B. L. Pennington.. | 7 55 | .......... | 18 mai....... | do Dalhousie. |
| | | | | 1896. | |
| 17 do ..... | Steamer P. J. Ralph ........ | 11 92 | ........... | 27 nov........ | do do |
| 5 oct........ | do W. B. Morley ...... | 14 32 | .......... | 13 oct........ | do Colborne. |
| 27 do ...... | Remorqueur Escort ....... | 24 23 | ......... | 1er déc....... | do do |
| 29 do ...... | Steamer Newaygo .... ..... | 13 85 | ....... | 7 nov. . .... | do Dalhousie. |
| 5 nov........ | Brigantin No. 111........ ... | 387 85 | .......... | 5 do ...... | do Colborne. |
| 12 do ...... | Steamer Monteagle.......... | 14 12 | .......... | 30 do ...... | do do |

**Relevé** des dommages causés aux ouvrages du canal Welland pendant l'exercice finissant le 30 juin 1897, et montants payés pour couvrir ces dommages pendant le même exercice.—*Fin.*

| Date des dommages. | Nom du navire. | Montant du dommage. | | Date du paiement. | Où payé. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Payé. | Impayé. | | Bureau du percepteur. |
| 1896. | | $ c. | $ c. | 1897. | |
| 25 nov...... | Steamer Omaha.............. | 50 00 | .......... | 28 avril . | Port-Colborne. |
| 1897. | | | | | |
| 24 avril.... . | do W. L. Frost ....... | 5 25 | .......... | 15 mai...... | do Dalhousie. |
| 26 do ...... | do J. B. Ketchum..... | ............ | 13 96 | .............. | |
| 27 do ...... | Brigantin J. J. Case... .... | 21 97 | .......... | 9 juin...... | do do |
| 1er mai...... | Steamer Cuba.............. | 10 82 | .......... | 28 mai....... | do do |
| 10 do ...... | do J. R. Langdon...... | 7 54 | .......... | 30 do ..... | do do |
| 11 do ...... | Brigantin Augustus. ........ | ............ | 16 18 | .............. | |
| 13 do ...... | Remorqueur Inez........... | ........... . | 14 03 | .............. | |
| | Total......... ..... | 11,434 48 | 44 19 | | |

**Relevé** des amendes perçues des propriétaires de navires pour violation des règlements du canal, et des éclusiers pour négligence dans l'exercice de leurs fonctions, durant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

| Date des dommages. | Nom du navire. | Montant des amendes. | | Date du paiement. | Où payé. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Payé. | Impayé. | | Bureau du percepteur. |
| 1895. | | $ c. | $ c. | 1896. | |
| 24 août....... | Steamer D. R. Vanallen..... | 10 00 | .... ..... | 11 juill...... | Port-Colborne. |
| 1896. | | | | | |
| 26 mai...... | Steamer D. R. Vanallen. ... | 10 00 | ....... | 1er juill...... | Port-Dalhousie. |
| 29 juill ... | do Erin............. | 10 00 | ...... .. | 15 oct........ | do do |
| 15 août.. ... | do Brg. Niagara... ... | 10 00 | .... ..... | 22 août....... | do do |
| 1er déc ..... | Goélette Dolly Mordon...... | ............ | 10 00 | .............. | |
| 1897. | | | | 1897. | |
| 23 avril. .... | Steamer St. Lawrence....... | 10 00 | ... . . . | 6 mai....... | Port-Colborne. |
| 13 mai. ..... | do Cuba.............. | 5 00 | ........ | 15 do ...... | do Dalhousie. |
| 1896. | *Eclusier.* | | | 1896. | |
| 22 juill .... | Thomas Bradley............ | 4 00 | .... ... . | 25 juill....... | Port-Dalhousie. |
| | | 59 00 | 10 00 | | |

**Tableau** indiquant le maximum et le minimum de profondeur de l'eau sur le busc d'amont de l'ancienne écluse de Port-Colborne, canal Welland, pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

| Mois. | Busc d'aval. Maximum. | | Busc d'aval. Minimum. | | Mois. | Busc d'aval. Maximum. | | Busc d'aval. Minimum. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1896. | pds | pcs. | pds | pcs. | 1897. | pds | pcs. | pds | pcs. |
| Juillet | 11 | 9 | 10 | 7 | Janvier | 11 | 9 | 9 | 10 |
| Août | 11 | 10 | 11 | 1 | Février | 11 | 10 | 9 | 10 |
| Septembre | 12 | 7 | 10 | 5 | Mars | 14 | 6 | 9 | 8 |
| Octobre | 11 | 6 | 10 | 3 | Avril | 13 | 2 | 10 | 7 |
| Novembre | 12 | 1 | 10 | 4 | Mai | 12 | 9 | 11 | 8 |
| Décembre | 11 | 10 | 9 | 10 | Juin | 12 | 3 | 11 | 8 |

**Tableau** indiquant le maximum et le minimum de profondeur de l'eau sur le busc d'amont de la nouvelle écluse de Port-Colborne, canal Welland, pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

| Mois. | Busc d'aval. Maximum. | | Busc d'aval. Minimum. | | Mois. | Busc d'aval. Maximum. | | Busc d'aval. Minimum. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1896. | pds | pcs. | pds | pcs. | 1897. | pds | pcs. | pds | pcs. |
| Juillet | 14 | 8 | 13 | 6 | Janvier | 14 | 8 | 12 | 9 |
| Août | 14 | 9 | 14 | 0 | Février | 14 | 9 | 12 | 9 |
| Septembre | 15 | 6 | 13 | 4 | Mars | 17 | 5 | 12 | 7 |
| Octobre | 14 | 5 | 13 | 2 | Avril | 16 | 1 | 13 | 6 |
| Novembre | 15 | 0 | 13 | 3 | Mai | 15 | 8 | 14 | 7 |
| Décembre | 14 | 9 | 12 | 9 | Juin | 15 | 2 | 14 | 7 |

**Tableau** indiquant le maximum et le minimum de profondeur de l'eau sur le busc d'aval de l'écluse n° 1, ancien canal Welland, Port-Dalhousie, pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

| Mois. | Busc d'aval. Maximum. | | Busc d'aval. Minimum. | | Mois. | Busc d'aval. Maximum. | | Busc d'aval. Minimum. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1896. | pds | pcs. | pds | pcs. | 1897. | pds | pcs. | pds | pcs. |
| Juillet | 12 | 4 | 11 | 10 | Janvier | 10 | 11 | 10 | 5 |
| Août | 12 | 0 | 11 | 6 | Février | 11 | 2 | 10 | 8 |
| Septembre | 11 | 7 | 11 | 1 | Mars | 11 | 8 | 10 | 9 |
| Octobre | 11 | 5 | 10 | 9 | Avril | 12 | 4 | 11 | 6 |
| Novembre | 11 | 0 | 10 | 4 | Mai | 12 | 9 | 12 | 4 |
| Décembre | 11 | 1 | 10 | 9 | Juin | 12 | 10 | 12 | 6 |

TABLEAU indiquant le maximum et le minimum de profondeur de l'eau sur le busc d'aval de l'écluse n° 1, nouveau canal Welland, Port-Dalhousie, pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

| Mois. | Busc d'aval. | | | | Mois. | Busc d'aval. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Maximum. | | Minimum. | | | Maximum. | | Minimum. | |
| 1896. | pds | pcs. | pds | pcs. | 1897. | pds | pcs. | pds | pcs. |
| Juillet | 15 | 3 | 14 | 9 | Janvier | 13 | 10 | 13 | 4 |
| Août | 14 | 11 | 14 | 5 | Février | 14 | 1 | 13 | 7 |
| Septembre | 14 | 6 | 14 | 0 | Mars | 14 | 7 | 13 | 8 |
| Octobre | 14 | 4 | 13 | 8 | Avril | 15 | 3 | 14 | 5 |
| Novembre | 13 | 11 | 13 | 3 | Mai | 15 | 9 | 15 | 3 |
| Décembre | 14 | 0 | 13 | 8 | Juin | 15 | 8 | 15 | 4 |

## CANAL SAINT-PIEBRE.

BUREAU DU CANAL SAINT-PIERRE, 20 juillet 1697.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur le canal Saint-Pierre, pour l'exercice financier terminé le 30 juin 1897.

Ce canal a été fermé à la navigation le 2 janvier 1897, et rouvert le 20 avril 1897. Le nombre total de navires qui sont passés par ce canal durant l'année a été de 1,612. Le pont tournant au-dessus du canal, et les portes d'écluse sont en bon état de fonctionnement, mais les rouets ou poulies dans le mur d'écluse devraient être renouvelés.

L'encoffrement latéral du chemin de halage oriental a besoin d'être renouvelé; quelques légères réparations sont également nécessaires sur le chemin de halage occidental. De nouveau poteaux d'amarrage sont requis aux deux entrées du canal.

Le trafic mensuel peut être comparé avantageusement avec celui des années précédentes.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN D. MATHESON,
*Maître éclusier et péager.*

COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.,
Sous-ministre et ingénieur en chef, chemins de fer et canaux.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

# RAPPORT

DU

# SECRÉTAIRE DU COMITÉ DU CONSEIL PRIVÉ

SUR LES

# CHEMINS DE FER.

# COMITÉ DU CONSEIL PRIVÉ SUR LES CHEMINS DE FER.

Le ministre des Chemins de fer et Canaux, étant le président du comité du Conseil privé sur les chemins de fer, auquel comité la loi de 1888 concernant les chemins de fer et ses amendements impose des devoirs très étendus, il a été jugé opportun de faire ici un relevé succinct des questions soumises au comité durant la période comprise entre le 1er janvier 1897 et le 15 novembre 1897, et des décisions qui ont été prises. Cette énumération s'établit comme suit:—

Requête du chemin de fer de Ceinture de Montréal, demandant la permission de traverser le canal Lachine à Montréal et à la Côte Saint-Paul.—Accordé.

*Hamilton Radial Electric Railway*, demandant la permission de traverser le chemin de fer Grand-Tronc à Burlington.—Accordé.

Compagnie électrique de Hull, demandant la permission de traverser avec ses tramways le chemin de fer Pacifique Canadien à Hull, P.Q.—Accordé.

Municipalité de Matapédia, demandant la permission de traverser, par un chemin public, le chemin de fer Intercolonial à Matapédia.—Accordé.

Municipalité du comté de Pictou, demandant la permission d'ouvrir un chemin public à travers les terrains du chemin de fer Intercolonial à la gare d'évitement de McPhee, à l'est de la rivière à l'Ours.—Accordé.

Compagnie des tramways de London, demandant la permission de traverser les chemins de fer Grand-Tronc, Pacifique Canadien et London et Port-Stanley dans la ville de London.—Accordé.

Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien, demandant l'approbation des plan et profil d'un passage à niveau de sa voie ferrée sur un chemin entre Caughnawaga et Laprairie, et de la déviation projetée du chemin.—Accordé.

Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien, demandant l'approbation des plans de viaducs en charpente au-dessus des lacs et rivière Kelesquasheshing.—Accordé.

Plainte de la municipalité de Trois-Rivières contre le chemin de fer Pacifique Canadien *re* drainage.—A l'étude.

Ville de Sherbrooke, demandant une nouvelle audition sur la question de savoir qui doit payer le coût des mesures de protection requises aux passages à niveau de certaines rues dans la ville de Sherbrooke traversées par des voies ferrées.—A l'étude.

Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc *re* aiguille de croisement du chemin de fer des Comtés-Unis et du chemin de fer Grand-Tronc, à Saint-Hyacinthe.—A l'étude.

Requête de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc *re* appareils de raccordement et d'évitement au chemin de fer Grand-Tronc par le "Canada Southern Railway" aux usines de la Compagnie de Tourbe et de Combustible d'Ontario.—A l'étude.

Protection devant être établie aux passages à niveau du chemin de fer Intercolonial par la Compagnie des Tramways de Saint-Jean.—A l'étude.

Compagnie de chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo, demandant la permission de traverser le grand chemin à la station 100 + 12 à la rivière Chippawa. A l'étude.

Compagnie du chemin de fer Lac-Erié et Rivière-Détroit, demandant la permission de construire un embranchement à Ridgetown.—Accordé.

Compagnie du chemin de fer Lac-Erié et Rivière-Détroit, demandant la permission de construire un embranchement à Blenheim.—Accordé.

Compagnie du chemin de fer London et Port-Stanley, demandant la permission de construire un embranchement à Port-Stanley.—Accordé.

*Hamilton Radial Electric Company*, demandant la permission de traverser le canal de Burlington.—Accordé.

Fabrique de la paroisse de Sainte-Blaise, demandant la permission de construire un chemin public à travers le chemin de fer Montréal et Champlain (chemin de fer G.-T.).—Accordé.

Compagnie du chemin de fer Ontario, Belmont et Septentrional, demandant la permission de passer sa ligne le long de la rue Cameron, dans le village de Marmora, ainsi que l'approbation de son raccordement avec le chemin de fer Ontario-Central. —Accordé.

Ville de Winnipeg, demandant la permission de construire un pont sur la rue Salter, au-dessus des voies du chemin de fer Pacifique Canadien.—A l'étude.

Chemin de fer Grand-Tronc, demandant la permission de construire un embranchement à Merritton.—A l'étude.

Ville de Toronto, demandant une nouvelle audition *re* traverse des chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique Canadien sur l'avenue Lansdowne.—A l'étude.

Compagnie du chemin de fer de Kaslo et Slocan, demandant une nouvelle adjudication sur les différends entre cette compagnie et le chemin de fer Nakusp et Slocan à Sandon, C.A.—A l'étude.

Protêt de M. Powell *re* fermeture de la rue Hughson, dans la ville de Hamilton. —Cause renvoyée.

Compagnie des Tramways de Sherbrooke, demandant la modification de l'ordre relatif à l'entrecroisement de sa voie avec celle du chemin de fer Pacifique Canadien dans la ville de Sherbrooke.—Cause retirée.

Comté de Wentworth, demandant la modification de l'ordre du 4 décembre 1896 *re* entrecroisement de certaines rues et chemins de péage dans la ville de Hamilton par le chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo.—Un nouvel ordre a été donné en cette cause.

Compagnie Electrique de Hull, demandant la permission de traverser la voie du chemin de fer Pacifique Canadien au moyen d'un viaduc.—Accordé.

Chemin de fer Grand-Tronc, *re* appareils de raccordement et d'évitement à l'intersection des voies du Grand-Tronc et du Pacifique Canadien sur le quai de la Reine à Toronto.—

MM. McDermott et Robinson, demandant la permission d'ouvrir deux rues à travers les voies du chemin de fer Canada-Atlantique.—Cause renvoyée.

Plainte de M. E. Morgan, *re* différence dans les prix exigés pour le transport des pommes par le chemin de fer Grand-Tronc.—A l'étude.

Compagnie de Téléphone Bell, demandant la permission d'augmenter ses prix. —A l'étude.

Compagnie du chemin de fer du Parc et de l'Ile de Montréal, demandant la permission d'acquérir l'usage d'un lopin de terre situé à Lachine et appartenant au chemin de fer Grand-Tronc, au lieu du lot approuvé par un ordre du comité des chemins de fer.—Accordé.

Compagnie du chemin de fer des Comtés du Centre, demandant à être dispensée de faire le tassement et le remplage requis par l'article 262 de l'*Acte des chemins de fer*, depuis décembre jusqu'à avril chaque année, les deux mois inclusivement.— Accordé.

Compagnie de chemin de fer Canada-Atlantique, demandant à être dispensée de faire le tassement et le remplage requis par l'article 262 de l'*Acte des chemins de fer*, depuis décembre jusqu'à avril chaque année. les deux mois inclusivement.—Accordé.

Compagnie de chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, demandant à être dispensée de faire le tassement et le remplage requis par l'article 262 de l'*Acte des chemins de fer*, depuis décembre jusqu'à avril chaque année, les deux mois inclusivement. —Accordé.

Requête de la *Northumberland Stone Co.* demandant que la Compagnie du chemin de fer Moncton et Bouctouche soit forcée de mettre un tablier tournant à son pont à travers la rivière Bouctouche.—Accordé.

M. Hugh Maclean, demandant que la Compagnie de chemin de fer des Comtés du Centre soit forcée de mettre un tablier tournant à son pont de chemin de fer au-dessus de la rivière aux Saumons, près de Chipman.—A l'étude.

*Hamilton Radial Electric Railway Co.*, demandant la permission d'exproprier certains terrains à Burlington appartenant à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc.—A l'étude.

Ville de Toronto, demandant qu'un ordre soit donné pour l'exécution de travaux de protection au passage à niveau de la rue Bay, à Toronto.—Accordé.

Compagnie du chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo, demandant l'approbation des plans et profils de toutes les traverses de chemins publics depuis Waterford jusqu'à Cainsville.—Approuvé.

Ville de Toronto, demandant un ordre pour changer la rampe du pont de la rue York.—Accordé.

Compagnie du chemin de fer du District de Québec, demandant l'approbation du passage à niveau du chemin de fer Pacifique Canadien sur la rue Dalhousie, dans la ville de Québec.—Approuvé.

Compagnie du chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo, demandant la permission d'exproprier partie d'une allocation de chemin dans le canton de Barton pour être employée au service de son parc de formation.—Accordé.

Compagnie du chemin de fer Chateauguay et Septentrional, demandant la permission de traverser la voie du tramway de Montréal sur la rue Ontario, dans la ville de Montréal.—Accordé.

Ville de Toronto, demandant un ordre à l'effet que deux certains conduits ou tuyaux pourront être posés et entretenus en dessous des voies des chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique Canadien sur la rue Esplanade, Toronto.—Accordé.

M. John Owens, demandant la permission de construire un fossé d'irrigation sous le chemin de fer Calgary et Edmonton, sur la section 12, canton 12, rang 1, à l'ouest du 5ème méridien.—A l'étude.

M. R. A. Wallace, demandant la permission de construire un fossé d'irrigation sous le chemin de fer Calgary et Edmonton, sur la sec. 7, canton 19, rang 28, à l'ouest du 4ème méridien.—A l'étude.

Cie d'Irrigation de Calgary, demandant la permission de creuser des fossés à travers les chemins de fer Pacifique Canadien et Calgary et Edmonton.—A l'étude.

Ville de Québec, demandant un ordre approuvant l'ouverture d'une rue à travers la voie ferrée de la Compagnie du chemin de fer de la Rive-Nord, au niveau des rails, dans la ville de Québec.—Accordé.

Compagnie des Tramways Electriques de Moncton, demandant une prolongation de délai pour poser des appareils d'évitement à l'entrecroisement du chemin de fer Intercolonial par sa propre voie dans la ville de Moncton.—Accordé.

Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc *re* ordres du 29 novembre 1894, au sujet des traverses des chemins de fer à vapeur par les compagnies de Tramways de Montréal et de Toronto, et quant à l'entretien des lumières à signaux, etc.—A l'étude.

Compagnie de chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental (maintenant Compagnie de chemin de fer de la Baie-de-Quinté), demandant la permission de traverser le chemin de fer Pacifique Canadien à Tweed.—A l'étude.

Canton de Shefford, demandant la permission d'ouvrir un chemin à travers les voies du chemin de fer Stanstead, Shefford et Chambly (qui est une division du chemin de fer Vermont-Central) à la Coupe-Gallagher.—A l'étude.

M. Charles Sturrock, demandant un ordre pour forcer la Compagnie du chemin de fer Grand Tronc à lui rembourser $1,079.20, excédent payé sur transport de charbon, ainsi que le coût de sa requête.—A l'étude.

Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien, demandant la permission de construire un embranchement sur l'allocation de chemin du côté ouest des secs. 22, 27 et 34 du canton 11, rang 2, à l'est du 1er méridien principal, et de continuer le dit embranchement le long de la dite allocation.—À l'étude.

Compagnie de Tramway de London, demandant la permission de traverser le chemin de fer Grand-Tronc sur la rue Rectory, dans la ville de London.—A l'étude.

Compagnie de chemin de fer Ottawa et Montréal, demandant la permission de traverser l'embranchement Rockland du chemin de fer Canada-Atlantique.—A l'étude.

Compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis, demandant la permission de traverser le chemin de fer Vermont-Central à Iberville.

Compagnie du chemin de fer Ottawa et New-York, demandant l'approbation de l'entrecroisement du chemin de fer Pacifique Canadien à South-Finch.—A l'étude.

Compagnie du chemin de fer Ottawa et New-York, demandant la permission d'avoir accès à sa propriété terminale à Ottawa en passant sur les voies des chemins de fer Canada-Atlantique et Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, ou de poser ses propres voies sur la propriété du gouvernement actuellement louée au chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound.

Compagnie de chemin de fer Ottawa et New-York, demandant la permission d'entrer à Ottawa sur les voies des chemins de fer Canada-Atlantique et Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, et de se servir de la gare centrale.—A l'étude.

Compagnies des Tramways de Winnipeg, demandant la permission de traverser le chemin de fer Canadien du Pacifique sur la rue Main et l'avenue Higgins, dans la ville de Winnipeg.—A l'étude.

Compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique, demandant la permission de remblayer en partie le viaduc en charpente sur l'embranchement de Peterborough à Dickson's-Mills.—A l'étude.

Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc, demandant la permission de poser une voie d'évitement à partir de sa voie ferrée jusqu'au moulin McLaughlin, coin des rues Baie et Esplanade, Toronto.—A l'étude.

Compagnie de chemin de fer Ontario et Québec (C P.C.), demandant la permission de changer le tracé de sa ligne entre le chemin Mono et la jonction Melville, dans le canton de Caledon.—A l'étude.

Compagnie de chemin de fer Ontario-Central, demandant la permission d'enlever le tassement ou remplage requis par l'artice 262 de l'*Acte des chemins de fer*, depuis décembre jusqu'à avril, chaque année, les deux mois inclusivement.—A l'étude.

Ville de Galt, demandant la permission d'ouvrir une rue traversant le chemin de fer Canadien du Pacifique à Myrtle Avenue.—A l'étude.

Compagnie de chemin de fer Nakusp et Slocan, demandant la permission de construire un embranchement depuis les Trois-Fourches jusqu'au lac à l'Ours et à Whitewater, dans la Colombie Anglaise.—A l'étude.

COLLINGWOOD SCHREIBER,
*Secrétaire, comité sur les chemins de fer, C.P.*

Préparé par
J. W. Pugsley,
*Greffier du comité des chemins de fer C. P.*

## PARTIE II

# RELEVÉS DU COMPTABLE

# No 1.

État indiquant les sommes dépensées par le ministère des chemins de fer et canaux, Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

| Désignation des travaux. | Imputables sur le capital. | Imputables sur le revenu. | Imputables sur le revenu. | |
|---|---|---|---|---|
| | | | Personnel. | Réparations. |
| | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| **Canaux.** | | | | |
| Beauharnois | | 9,813 15 | 21,012 64 | 14,862 98 |
| Carillon | | 4,939 20 | 13,780 29 | 11,607 95 |
| Grenville | 1,908 44 | | | |
| Chambly | | 12,665 88 | 18,754 17 | 13,128 55 |
| Cornwall | 438,487 51 | | 15,540 43 | 16,438 32 |
| Lachine | 282,052 48 | 14,664 21 | 57,533 20 | 25,820 73 |
| Lac Saint-Louis | 73,300 41 | | | |
| Murray | | | 5,526 87 | 3,966 41 |
| Rideau | 10,720 50 | 19,079 11 | 31,461 55 | 29,535 94 |
| Saut-Sainte-Marie | 209,561 82 | | 15,381 59 | 7,671 79 |
| Soulanges | 363,126 06 | | | |
| Sainte-Anne | | | 2,357 51 | 1,688 12 |
| Saint-Laurent | 12,347 31 | | | |
| Saint-Ours | | | 2,135 60 | 707 06 |
| Saint-Pierre | | | 2,728 38 | 1 20 |
| Trent | 486,575 70 | 13,880 37 | 4,965 39 | 3,497 90 |
| Welland | 2,282 35 | 22,283 06 | 88,095 20 | 41,247 81 |
| Williamsburg, Galops | 262,793 78 | 3,880 76 | 8,697 54 | 8,210 91 |
| do Rapide Plat | 205,480 55 | | | |
| Total | 2,348,636 91 | 101,205 74 | 287,970 36 | 178,385 47 |
| **En général pour les canaux.** | | | | |
| Dragueurs, Lachine | | | | 2,000 00 |
| do Rideau | | | | 6,998 46 |
| Divers | | 2,479 33 | 1,137 15 | 1,337 86 |
| Appoint. et dép. imprévues des empl. aux can. | | | 36,444 26 | |
| Ouvrage du dimanche | | | 14,859 39 | |
| Travaux hydrographiques et inspections | | 458 14 | | |
| Total | | 2,937 47 | 52,440 80 | 10,336 32 |
| **Chemins de fer.** | | | | |
| Annapolis et Digby | 41,457 29 | | | |
| Baie-des-Chaleurs | | | 18,679 97 | |
| Pacifique Canadien | 14,054 50 | | | |
| Cap-Breton | 405 00 | | | |
| Intercolonial | 145,142 00 | | 2,925,968 67 | |
| Oxford et New-Glasgow | 3,565 52 | | | |
| Ile du Prince-Edouard | | | 240,489 90 | |
| Embranchement de Windsor | | | 10,821 04 | |
| Total | 204,624 31 | | 3,195,959 58 | |
| **En général pour les chemins de fer.** | | | | |
| Congrès International des ch. de fer, Bruxel. | | 97 33 | | |
| Statistique des chemins de fer | | 1,310 28 | | |
| Subventions aux chemins de fer | | 230,355 30 | | |
| Rapport d'enquêtes devant le comité des chemins de fer | | 136 44 | | |
| Travaux hydrographiques et inspections | | 3,574 94 | | |
| Total | | 235,474 29 | | |

ÉTAT indiquant les sommes dépensées par le ministère des chemins de fer et canaux, etc.—*Fin.*

| Désignation des travaux. | Imputables sur le capital. | Imputables sur le revenu. | Imputables sur le revenu. | |
|---|---|---|---|---|
| | | | Personnel. | Réparations. |
| DIVERS. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Frais de litige | ........ | 6,016 01 | ........ | ........ |
| Dépenses d'enquêtes | ........ | ........ | 597 39 | ........ |
| Appointements d'ingénieurs, dessinateurs, etc | ........ | 17,991 50 | ........ | ........ |
| do de commis surnum., etc | ........ | 1,135 39 | ........ | ........ |
| Total | ........ | 25,142 90 | 597 39 | ........ |
| RÉCAPITULATION. | | | | |
| Total pour les canaux | 2,348,636 91 | 101,205 74 | 287,970 36 | 178,385 47 |
| do en général | ........ | 2,937 47 | 52,440 80 | 10,336 32 |
| Total pour les canaux | 2,348,636 91 | 104,143 21 | 340,411 16 | 188,721 79 |
| Total pour les chemins de fer | 204,624 31 | ........ | 3,195,959 58 | ........ |
| do do en général | ........ | 235,474 29 | ........ | ........ |
| Total pour les chemins de fer | 204,624 31 | 235,474 29 | 3,195,959 58 | ........ |
| Total pour les chemins de fer et canaux, y compris divers | 2,553,261 22 | 364,760 40 | 3,536,968 13 | 188,721 79 |

Montant total dépensé, $6,643,711.54.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1897.

LEONARD SHANNON,
*Comptable.*

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

# N° 2.

État indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, réparations ordinaires et le personnel des canaux du Canada, jusqu'au 30 juin 1897.

CANAL SAINT-PIERRE.

| — | Exercice terminé le 30 juin. | Capital. | Renouvellements imputables sur le revenu. | Personnel. | Réparations. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Dépensé par le gouvern. avant la confédération | ... | 156,523 32 | ..... ..... | ............ | ............ |
| do depuis do .. | 1868 | 21,519 72 | ............ | ............ | ............ |
| do do do .. | 1869 | 70,719 80 | ............ | ..... ...... | .... ....... |
| do do do .. | 1870 | ............ | 46,193 57 | ..... ... . | ............ |
| do do do .. | 1871 | ............ | ........... | 225 36 | 555 78 |
| do do do .. | 1872 | ...... .... | ..... ..... | 280 00 | 6,122 07 |
| do do do .. | 1873 | ............ | ...... ... | 343 32 | 6,539 58 |
| do do do .. | 1874 | ........... | ..... .... | 725 93 | 1,558 57 |
| do do do .. | 1875 | 20 97 | ............ | 560 00 | 889 35 |
| do do do .. | 1876 | 11,125 00 | ........... | 641 55 | ..... ...... |
| do do do .. | 1877 | 63,330 18 | ............ | 600 00 | 17 45 |
| do do do .. | 1878 | 26,511 51 | ............ | 600 00 | ...... ..... |
| do do do .. | 1879 | 107,337 75 | ............ | 631 50 | ............ |
| do do do .. | 1880 | 80,120 54 | ....... .... | 400 00 | ............ |
| do do do .. | 1881 | 69,434 76 | ........... . | 959 58 | ...... . ... |
| do do do .. | 1882 | 484 00 | ........... | 1,920 54 | 200 63 |
| do do do .. | 1883 | ......... .. | ......... . . | 2,089 19 | 232 42 |
| do do do .. | 1884 | 2,471 40 | .... ...... | 2,601 47 | 367 85 |
| do do do .. | 1885 | 16,820 15 | ............ | 1,929 11 | 183 11 |
| do do do .. | 1886 | 2,316 85 | ... .. ..... | 2,360 67 | 297 81 |
| do do do .. | 1887 | 1,087 75 | 750 00 | 2,777 13 | 343 23 |
| do do do .. | 1888 | ............ | ... ....... | 3,217 77 | 1,588 40 |
| do do do .. | 1889 | ........... | 500 00 | 3,085 29 | 353 38 |
| do do do .. | 1890 | .......... . | ............ | 3,110 15 | 255 34 |
| do do do .. | 1891 | 972 65 | 510 53 | 3,255 30 | 312 02 |
| do do do .. | 1892 | 14,387 00 | 30,936 82 | 3,007 70 | 1,461 24 |
| do do do .. | 1893 | 811 59 | 9,987 78 | 2,938 15 | 1,856 30 |
| do do do .. | 1894 | 437 05 | 3,852 21 | 2,935 94 | 1,986 70 |
| do do do .. | 1895 | 868 44 | 26,222 46 | 2,499 81 | 353 55 |
| do do do .. | 1896 | 1,455 21 | 16,743 64 | 2,182 04 | 260 90 |
| do do do .. | 1897 | ............ | ........ ... | 2,728 38 | 1 20 |
| Total............. ....... | ...... | *648,755 64 | 135,697 01 | 48,605 88 | 25,736 88 |

*Dépense, tel que ci-dessus..................... .. $ 648,755 64
Moins dépense avant la confédération.. . . ....... 156,523 82

Conforme aux comptes publics, 1897, page xvi.. ... $492,232 32

LEONARD SHANNON,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1897.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Fin.*

CANAL DE LA BAIE-VERTE—LEVÉ HYDROGRAPHIQUE.

| — | Exercice terminé le 30 juin. | Capital. | Revenu. |
|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. |
| Dépensé par le gouvernement avant la confédération | | | |
| do depuis do | 1868 | | |
| do do do | 1869 | | |
| do do do | 1870 | | |
| do do do | 1871 | | 17,929 34 |
| do do do | 1872 | | 6,399 41 |
| do do do | 1873 | | 14,943 83 |
| do do do | 1874 | | 4,018 90 |
| do do do | 1875 | | 443 00 |
| do do do | 1876 | | 110 75 |
| do do do | 1877 | | 22 30 |
| do do do | 1878 | | |
| do do do | 1879 | | |
| do do do | 1880 | | |
| do do do | 1881 | | 520 00 |
| do do do | 1882 | | |
| do do do | 1883 | | |
| do do do | 1884 | | |
| do do do | 1885 | | |
| do do do | 1886 | | |
| do do do | 1887 | | |
| do do do | 1888 | | |
| do do do | 1889 | | |
| do do do | 1890 | | |
| do do do | 1891 | | |
| do do do | 1892 | | |
| do do do | 1893 | | |
| do do do | 1894 | | |
| do do do | 1895 | | |
| do do do | 1896 | | |
| do do do | 1897 | | |
| Total | | | 44,387 53 |

LEONARD SHANNON,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1897.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Etat indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL LACHINE.

| —— | Exercice terminé le 30 juin. | Imputables sur le capital. | | Renouvellements imputables sur le revenu. | Personnel. | Réparations. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Dépensé par le gouvernement impérial .... | .... | 40,000 00 | | .... | .... | .... |
| Dépensé par le gouvernement avant la confédération .... | .... | 2,547,532 85 | | .... | .... | .... |
| Dépensé par le gouvernement depuis la confédération .... | 1868 | .... | | 1,852 70 | 13,742 05 | 10,431 51 |
| do do .. | 1869 | 2,000 00 | | .... | 14,209 02 | 12,085 84 |
| Premiers frais de construction et d'agrandiss., de 1847 à 1848 | .... | .... | 2,589,532 85 | | | |
| Dépensé par le gouvernement canadien .... | 1870 | .... | | .... | 15,834 49 | 13,302 39 |
| do do .. | 1871 | .... | | 12,231 40 | 17,478 52 | 15,093 25 |
| do do .. | 1872 | 36,708 15 | | .... | 16,076 93 | 12,334 69 |
| do do .. | 1873 | 7,824 28 | | 35,158 21 | 23,601 03 | 34,300 60 |
| do do .. | 1874 | 158,618 35 | | .... | 25,811 07 | 22,828 66 |
| do do .. | 1875 | 197,420 52 | | .... | 28,592 01 | 30,057 34 |
| do do .. | 1876 | 327,769 39 | | .... | 33,797 73 | 29,103 65 |
| do do .. | 1877 | 1,439,375 73 | | .... | 33,148 86 | 19,824 33 |
| do do .. | 1878 | 1,484,619 63 | | .... | 39,062 97 | 13,646 41 |
| do do .. | 1879 | 958,053 30 | | .... | 42,338 84 | 12,400 78 |
| do do .. | 1880 | 369,566 74 | | .... | 38,950 90 | 10,223 62 |
| do do .. | 1881 | 292,165 51 | | .... | 39,027 99 | 19,888 33 |
| do do .. | 1882 | 252,821 33 | | 2,978 66 | 41,158 90 | 17,116 46 |
| do do .. | 1883 | 396,496 96 | | 1,859 68 | 45,554 91 | 18,199 59 |
| do do .. | 1884 | 188,266 18 | | .... | 48,624 51 | 19,683 24 |
| do do .. | 1885 | 111,215 23 | | .... | 49,004 85 | 20,199 78 |
| do do .. | 1886 | 210,509 42 | | .... | 50,969 10 | 19,199 18 |
| do do .. | 1887 | 28,772 52 | | 12,981 59 | 53,113 97 | 22,567 81 |
| do do .. | 1888 | 19,414 34 | | 7,996 38 | 52,229 61 | 19,999 64 |
| do do .. | 1889 | 76,032 96 | | 972 71 | 54,110 67 | 22,957 71 |
| do do .. | 1890 | 7,448 03 | | 8,238 46 | 53,114 34 | 22,999 38 |
| do do .. | 1891 | 217 53 | | 16,155 75 | 50,721 69 | 36,292 98 |
| do do .. | 1892 | 87,852 35 | | 27,480 80 | 57,729 37 | 67,499 62 |
| do do .. | 1893 | 445,983 21 | | 50,937 40 | 53,185 00 | 51,616 79 |
| do do .. | 1894 | 64,345 14 | | 15,856 74 | 60,174 03 | 40,939 70 |
| do do .. | 1895 | 189,944 36 | | 32,405 20 | 56,337 44 | 25,891 45 |
| do do .. | 1896 | 184,998 25 | | 8,193 15 | 58,342 96 | 24,950 20 |
| do do .. | 1897 | 282,052 48 | | 14,664 21 | 57,533 20 | 25,820 73 |
| Frais du dernier agrandissem. . | .... | .... | 7,818,491 89 | | | |
| Total .... | .... | .... | *10,408,024 74 | 249,963 04 | 1,218,576 96 | 711,455 66 |

| | | |
|---|---|---|
| *Dépense totale au compte du capital, comme ci-dessus .... | | $10,408,024 74 |
| Moins porté au compte du fleuve Saint-Laurent et des canaux, *voir* page 9 .... | $2,950,104 15 | |
| Moins dépensé par le gouvernement impérial .... | 40,000 00 | |
| | | 2,990,104 15 |
| Conforme au bilan des comptes publics, 1897, page xvi .... | | $7,417,920 59 |

LEONARD SHANNON,
*Comptable.*

Ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 1er novembre 1897.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL BEAUHARNOIS.

| —— | Exercice terminé le 30 juin. | Capital. | Renouvellements imputables sur le revenu. | Personnel. | Réparations. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Dépensé p. le gouvernem. avant la confédération | ...... | 1,611,424 11 | ............ | ............ | ............ |
| do depuis do .. | 1868 | ........... | 63,193 75 | 9,349 99 | 6,216 98 |
| do do do .. | 1869 | ............ | 55 00 | 9,626 99 | 6,498 57 |
| do do do .. | 1870 | ......... ... | 27 50 | 10,117 57 | 6,384 81 |
| do do do .. | 1871 | ............ | ............ | 12,316 53 | 5,722 36 |
| do do do .. | 1872 | ............ | 27 50 | 11,792 46 | 15,733 38 |
| do do do .. | 1873 | ............ | 5,122 50 | 12,210 73 | 9,882 06 |
| do do do .. | 1874 | ............ | 26 00 | 15,392 51 | 10,990 56 |
| do do do .. | 1875 | ............ | 36 00 | 14,399 32 | 12,253 01 |
| do do do .. | 1876 | ............ | ............ | 14,465 86 | 17,170 83 |
| do do do .. | 1877 | ............ | ............ | 14,377 63 | 15,207 36 |
| do do do .. | 1878 | ............ | ............ | 14,383 37 | 9,861 05 |
| do do do .. | 1879 | ............ | ............ | 15,015 86 | 10,370 71 |
| do do do .. | 1880 | 266 15 | ............ | 15,362 61 | 8,997 34 |
| do do do .. | 1881 | ............ | ............ | 17,659 93 | 10,770 67 |
| do do do .. | 1882 | ............ | ............ | 18,804 53 | 20,813 86 |
| do do do .. | 1883 | ............ | 6,727 44 | 18,287 77 | 15,826 71 |
| do do do .. | 1884 | ............ | 3,277 98 | 19,107 38 | 16,232 61 |
| do do do .. | 1885 | ............ | 7,999 79 | 18,960 40 | 14,637 70 |
| do do do .. | 1886 | ............ | 8,491 80 | 19,228 90 | 14,356 00 |
| do do do .. | 1887 | ............ | 3,633 57 | 18,867 45 | 14,999 88 |
| do do do .. | 1888 | ............ | 14,411 97 | 19,325 05 | 14,285 98 |
| do do do .. | 1889 | ............ | 10,993 52 | 20,019 11 | 14,982 54 |
| do do do .. | 1890 | ............ | ............ | 19,847 42 | 14,999 20 |
| do do do .. | 1891 | ............ | 17,085 68 | 18,886 86 | 12,537 39 |
| do do do .. | 1892 | ............ | 1,696 23 | 20,050 01 | 14,999 80 |
| do do do .. | 1893 | ............ | ............ | 20,348 34 | 14,107 11 |
| do do do .. | 1894 | ............ | 6,547 72 | 20,574 53 | 13,903 46 |
| do do do .. | 1895 | ............ | 27,982 93 | 20,428 59 | 12,299 49 |
| do do do .. | 1896 | ............ | ............ | 20,725 47 | 15,050 85 |
| do do do .. | 1897 | ............ | 9,813 15 | 21,012 64 | 14,862 98 |
| Total.................... | .... | *1,611,690 26 | 187,150 03 | 500,945 81 | 384,955 25 |

*Voir page 9 pour total des frais du Saint-Laurent et des canaux.

LEONARD SHANNON,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1897.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAUX DU FLEUVE SAINT-LAURENT, LEVÉS HYDROGRAPHIQUES, ETC.

| —— | Exercice terminé le 30 juin. | Imputables sur le capital. | Imputables sur le revenu. |
|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. |
| Dépensé par le gouvern. avant la confédération | ...... | 18,442 85 | 98,378 46 |
| do depuis do | 1868 | .............. | .............. |
| do do do | 1869 | .............. | .............. |
| do do do | 1870 | .............. | .............. |
| do do do | 1871 | .............. | .............. |
| do do do | 1872 | .............. | .............. |
| do do do | 1873 | 33,241 69 | .............. |
| do do do | 1874 | 26,541 30 | .............. |
| do do do | 1875 | 20,611 36 | .............. |
| do do do | 1876 | 50,215 47 | .............. |
| do do do | 1877 | 47,377 31 | .............. |
| do do do | 1878 | 5,570 46 | .............. |
| do do do | 1879 | 9,265 77 | .............. |
| do do do | 1880 | 9,214 56 | .............. |
| do do do | 1881 | 6,927 96 | .............. |
| do do do | 1882 | 28,933 45 | .............. |
| do do do | 1883 | 44,874 31 | .............. |
| do do do | 1884 | 89,846 03 | .............. |
| do do do | 1885 | 115,110 17 | .............. |
| do do do | 1886 | 116,051 73 | .............. |
| do do do | 1887 | 74,437 31 | .............. |
| do do do | 1888 | 56,482 85 | .............. |
| do do do | 1889 | 18,493 92 | .............. |
| do do do | 1890 | 23,979 91 | .............. |
| do do do | 1891 | 35,137 25 | .............. |
| do do do | 1892 | 59,779 31 | .............. |
| do do do | 1893 | 52,643 39 | .............. |
| do do do | 1894 | 13,721 66 | .............. |
| do do do | 1895 | 182,775 75 | .............. |
| do do do | 1896 | 7,457 05 | .............. |
| do do do | 1897 | 12,347 31 | .............. |
| Total | ...... | 1,159,480 13 | 98,378 46 |

FLEUVE SAINT-LAURENT ET CANAUX.

| | | |
|---|---|---|
| Fleuve Saint-Laurent et canaux, comme ci-dessus | $ | 1,159,480 13 |
| Canal Beauharnois, *voir* page 8 | | 1,611,690 26 |
| " Cornwall " " 11 | | 6,392,150 04 |
| Canaux de Williamsburg " " 12 | | 4,696,694 04 |
| Lac Saint-Louis " " 10 | | 127,962 86 |
| Canal Soulanges " " 25 | | 2.639,034 61 |
| " Lachine, dép. avant la confédération, jusq. 30 juin 1875, *voir* page 7. | | 2,950,104 15 |
| Conforme au bilan des Comptes publics, 1897, page xvi | $ | 19,577,116 09 |

LEONARD SHANNON,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1897.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

LAC SAINT-LOUIS.

| | Exercice terminé le 30 juin. | Imputables sur le capital. | Imputables sur le revenu. |
|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. |
| Dépensé par le gouvern. avant la confédération | | | |
| do depuis do | 1868 | | |
| do do do | 1869 | | |
| do do do | 1870 | | |
| do do do | 1871 | | |
| do do do | 1872 | | |
| do do do | 1873 | | |
| do do do | 1874 | | |
| do do do | 1875 | | |
| do do do | 1876 | | |
| do do do | 1877 | | |
| do do do | 1878 | | |
| do do do | 1879 | | |
| do do do | 1880 | | |
| do do do | 1881 | | |
| do do do | 1882 | | |
| do do do | 1883 | | |
| do do do | 1884 | | |
| do do do | 1885 | | |
| do do do | 1886 | | |
| do do do | 1887 | | |
| do do do | 1888 | | |
| do do do | 1889 | | |
| do do do | 1890 | | |
| do do do | 1891 | | |
| do do do | 1892 | | |
| do do do | 1893 | | |
| do do do | 1894 | | |
| do do do | 1895 | 4,753 14 | |
| do do do | 1896 | 49,909 31 | |
| do do do | 1897 | 73,300 41 | |
| Total | * | 127,962 86 | |

* Inclus dans le total des frais du Saint-Laurent et des canaux, *voir* page 9

LEONARD SHANNON,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1897.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL CORNWALL.

| —— | Exercice terminé le 30 juin. | Imputable sur le capital. | | Renouvellements imputables sur le revenu. | Personnel. | Réparations |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Dépensé par le gouvernement avant la confédération ...... | ...... | 1,933,152 69 | | ..... ... | ........... | .......... |
| Dépensé par le gouvernement depuis la conf.. | 1868 | ........... | | 2,786 00 | 11,244 47 | 3,774 18 |
| do do .. | 1869 | 10,692 04 | | .......... | 10,347 91 | 3,859 14 |
| do do .. | 1870 | ........... | | 17,780 05 | 10,368 16 | 7,145 42 |
| do do .. | 1871 | ............ | | 7 50 | 11,848 39 | 8,891 61 |
| do do .. | 1872 | ............ | | 10,000 21 | 10,594 30 | 8,163 70 |
| do do .. | 1873 | .. ........ | | 1,011 75 | 13,042 25 | 12,467 65 |
| do do .. | 1874 | .... . ... | | ............ | 13,405 20 | 7,610 70 |
| do do .. | 1875 | 1,780 00 | | ........... | 13,351 91 | 7,097 34 |
| Prem. frais de construction... | ..... | .. ......... | 1,945,624 73 | | | |
| Dépensé par le gouvernement fédéral.. | 1876 | ..... ...... | | .......... | 13,320 61 | 6,423 67 |
| do do .. | 1877 | 49,211 37 | | ..... ...... | 13,375 70 | 6,440 54 |
| do do . | 1878 | 145,015 45 | | .... ..... | 13,825 50 | 4,935 21 |
| do do .. | 1879 | 143,092 05 | | .. .. ..... | 13,817 96 | 4,983 15 |
| do do .. | 1880 | 109,454 95 | | ............ | 14,440 33 | 9,735 76 |
| do do .. | 1881 | 53,948 14 | | .... ....... | 15,173 60 | 5,524 10 |
| do do .. | 1882 | 44,587 61 | | ............ | 15,052 20 | 6,634 62 |
| do do .. | 1883 | 21,728 93 | | .... . .. | 18,283 67 | 8,361 71 |
| do do .. | 1884 | 23,018 13 | | .... .... | 18,475 48 | 9,007 73 |
| do do .. | 1885 | 62,034 90 | | 16,298 96 | 15,988 96 | 12,368 51 |
| do do .. | 1886 | 57,820 83 | | 6,960 95 | 15,994 80 | 11,832 83 |
| do do .. | 1887 | 46,966 43 | | ........... | 17,520 54 | 12,100 29 |
| do do .. | 1888 | 67,945 74 | | .... ...... | 16,938 54 | 13,942 64 |
| do do .. | 1889 | 163,993 85 | | ..... ..... | 17,890 55 | 58,205 26 |
| do do .. | 1890 | 365,038 01 | | 2,000 00 | 17,063 49 | 12,758 18 |
| do do .. | 1891 | 599,001 85 | | 1,459 98 | 16,077 72 | 9,830 05 |
| do do .. | 1892 | 398,555 25 | | 2,345 26 | 15,596 66 | 9,864 36 |
| do do .. | 1893 | 352,536 13 | | ............ | 15,173 01 | 9,668 14 |
| do do .. | 1894 | 404,990 22 | | .... ..... | 15,344 02 | 7,733 54 |
| do do .. | 1895 | 450,689 65 | | 21,497 74 | 15,414 56 | 13,053 55 |
| do do .. | 1896 | 448,408 31 | | 2,175 00 | 15,472 26 | 25,259 56 |
| do do .. | 1897 | 438,487 51 | | ... ........ | 15,540 43 | 16,438 32 |
| Coût d'agrandissement........ | ... | ........... | 4,446,525 31 | | | |
| Total ... ......... | ..... | ............ | *6,392,150 04 | 84,323 40 | 439,983 18 | 334,111 46 |

* Inclus dans le coût total des canaux du Saint-Laurent, *voir* page 9.

LEONARD SHANNON,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1897.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvllements, etc.—*Suite.*

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

| — | Exercice terminé le 30 juin. | Capital. | | | | Renouvellements imputables sur le revenu. | Personnel. | Réparations |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Pointe Farran. | Galops. | Rapide Plat. | Total. | | | |
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Dépensé pai le gouvernement avant la confédération, premiers frais de construction | | ........ | ........ | ........ | 1,320,655 54 | ........ | ........ | ........ |
| Dépensé par le gouv. depuis la confédération | 1868 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 5,745 97 | 6,442 41 |
| do do do | 1869 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 5,769 81 | 5,670 88 |
| do do do | 1870 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 5,573 13 | 6,546 16 |
| do do do | 1871 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 6,382 17 | 5,308 41 |
| do do do | 1872 | ........ | ........ | ........ | ........ | 1,077 00 | 5,542 94 | 3,230 07 |
| do do do | 1873 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 6,424 49 | 7,347 75 |
| do do do | 1874 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 6,857 19 | 7,395 92 |
| do do do | 1875 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 6,547 62 | 4,110 29 |
| do do do | 1876 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 7,418 39 | 11,690 98 |
| do do do | 1877 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 7,388 08 | 10,053 61 |
| do do do | 1878 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 7,430 11 | 4,449 78 |
| do do do | 1879 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 7,517 20 | 3,549 71 |
| do do do | 1880 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 7,590 15 | 3,999 77 |
| do do do | 1881 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 7,572 35 | 5,029 73 |
| do do do | 1882 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 7,589 44 | 7,447 69 |
| do do do | 1883 | ........ | ........ | ........ | 13 19 | ........ | 7,423 48 | 7,299 39 |
| do do do | 1884 | ........ | ........ | ........ | 2,473 44 | ........ | 7,757 04 | 7,349 37 |
| do do do | 1885 | ........ | 70,764 07 | 32,473 05 | 103,237 12 | ........ | 7,696 67 | 8,198 03 |
| do do do | 1886 | ........ | 78,014 92 | 71,820 79 | 149,835 71 | ........ | 7,671 54 | 7,847 05 |
| do do do | 1887 | ........ | 32,862 02 | 82,990 98 | 115,853 00 | ........ | 7,635 54 | 7,904 76 |
| do do do | 1888 | ........ | 16,628 95 | 53,499 34 | 70,128 29 | 1,613 67 | 7,646 79 | 8,190 13 |
| do do do | 1889 | ........ | 37,661 15 | 22,206 11 | 59,867 26 | ........ | 7,485 28 | 8,794 61 |
| do do do | 1890 | ........ | 126,417 42 | 12,660 95 | 139,078 37 | ........ | 8,954 53 | 8,191 69 |
| do do do | 1891 | 2,853 76 | 172,779 88 | 55,036 96 | 230,670 60 | ........ | 8,678 25 | 7,987 40 |
| do do do | 1892 | ........ | 218,511 17 | 158,034 15 | 376,545 32 | 797 83 | 9,458 33 | 8,551 32 |
| do do do | 1893 | ........ | 154,524 01 | 217,669 28 | 372,193 29 | 3,675 00 | 8,676 03 | 8,347 97 |
| do do do | 1894 | ........ | 223,992 81 | 274,397 42 | 498,390 23 | ........ | 10,230 09 | 7,029 95 |
| do do do | 1895 | ........ | 118,464 53 | 228,892 70 | 347,357 23 | 13,720 36 | 9,675 09 | 7,371 37 |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Dépensé par le gouvernement depuis la confédération........... | 1896 | 4,980 00 | 150,744 16 | 286,396 96 | 442,121 12 | 8,607 04 | 9,588 51 | 9,036 00 |
| do do do .. ........ | 1897 | ............ | 262,793 78 | 205,480 55 | 468,274 33 | 3,880 76 | 8,697 54 | 8,210 71 |
| Total .............. ...................... ..... | .... | 7,833 76 | 1,664,158 87 | 1,701,559 24 | *4,69',694 04 | 33,371 66 | 228,623 75 | 212,573 91 |

* Premiers frais de construction.............. $1,320,655 54
Frais d'agrandissement .................... 3,376,038 50

Total..... ...................... $4,696,694 04

Y compris le coût total des canaux du fleuve Saint-Laurent, page 9.

LEONARD SHANNON,
*Comptable.*

Ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 1er novembre 1897.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite*

CANAL WELLAND.

| —— | Exercice terminé le 30 juin. | Capital. | Renouvellements imputables sur le revenu. | Personnel. | Réparations. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Gouvernement impérial | ..... | 222,220 00 | ........... | ........... | ........... |
| Dépensé par le gouvern. avant la confédération | .... | 7,416,019 83 | ........... | ........... | ........... |
| do depuis do | 1868 | 12,097 84 | ........... | 37,679 05 | 38,852 96 |
| do do do | 1869 | 43,486 36 | ........... | 39,060 61 | 50,773 03 |
| do do do | 1870 | ........... | 22,173 72 | 40,340 45 | 65,009 19 |
| do do do | 1871 | ........... | 48,569 10 | 42,383 33 | 53,381 02 |
| do do do | 1872 | 53,680 32 | 6,022 44 | 37,085 37 | 50,276 90 |
| do do do | 1873 | 82,282 20 | 47,876 27 | 45,382 99 | 66,550 73 |
| do do do | 1874 | 746,420 61 | ........... | 50,966 48 | 103,666 99 |
| do do do | 1875 | 1,047,119 91 | ........... | 52,595 00 | 88,539 99 |
| do do do | 1876 | 1,569,478 19 | 700 00 | 57,623 31 | 81,376 12 |
| do do do | 1877 | 2,199,962 61 | ........... | 59,963 47 | 49,783 93 |
| do do do | 1878 | 2,138,392 99 | ........... | 60,138 59 | 66,393 53 |
| do do do | 1879 | 1,552,697 41 | ........... | 59,942 23 | 56,755 57 |
| do do do | 1880 | 1,252,924 75 | ........... | 63,198 10 | 76,535 25 |
| do do do | 1881 | 1,242,943 37 | 6,593 19 | 56,398 04 | 69,249 53 |
| do do do | 1882 | 603,402 17 | 13,664 80 | 74,641 51 | 84,374 97 |
| do do do | 1883 | 549,433 29 | 5,979 03 | 109,207 21 | 72,707 62 |
| do do do | 1884 | 432,336 21 | ........... | 113,276 87 | 90,926 97 |
| do do do | 1885 | 463,505 38 | 6,150 21 | 112,670 00 | 91,534 66 |
| do do do | 1886 | 215,380 75 | 1,359 00 | 111,660 22 | 69,507 48 |
| do do do | 1887 | 1,071,073 87 | 3,828 67 | 109,371 69 | 77,440 80 |
| do do do | 1888 | 429.720 94 | 10,740 86 | 110,806 01 | 86,518 97 |
| do do do | 1889 | 225,910 21 | 43,803 80 | 113,587 05 | 77,547 77 |
| do do do | 1890 | 117,633 22 | 51,648 28 | 109,202 02 | 72,686 19 |
| do do do | 1891 | 36,371 03 | 19,767 73 | 107,662 63 | 82,548 30 |
| do do do | 1892 | 29,541 21 | 9,008 80 | 104,673 73 | 73,771 87 |
| do do do | 1893 | 8,259 94 | 25,103 13 | 104,926 73 | 65,016 84 |
| do do do | 1894 | 1,571 78 | 13,430 20 | 102,018 80 | 53,053 71 |
| do do do | 1895 | 3,809 35 | 24,245 02 | 90,438 07 | 48,270 94 |
| do do do | 1896 | 1,677 67 | 18,768 99 | 87,988 11 | 62,542 64 |
| do do do | 1897 | 2,282 35 | 22,283 06 | 88,095 20 | 41,247 81 |
| Total | ..... | *23,771,635 76 | 401,716 30 | 2,352,982 87 | 2,066,842 28 |

| | |
|---|---|
| Dépense totale comme ci-dessus | $ 23,771,635 76 |
| Moins, dépense par le gouvernement impérial | 222,220 00 |
| Conforme au bilan des comptes public, 1897, page xvi | $ 23,549,415 76 |

| | |
|---|---|
| Premiers frais de construction, y compris ceux du premier agrandissement | $ 7,693,824 03 |
| Agrandissement, y compris le nouveau canal Welland | 16,077,811 73 |
| Dépense totale comme ci-dessus | $ 23,771,635 76 |

LEONARD SHANNON,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1897.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

ÉCLUSE ET CANAL STE-ANNE.

| —— | Exercice terminé le 30 juin. | Capital. | Renouvellements imputables sur le revenu. | Personnel. | Réparations. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c |
| Dépensé par le gouvern. avant la confédération | ..... | 134,456 51 | ............ | ............ | ............ |
| do depuis do .. | 1868 | ............ | ............ | 778 16 | 432 47 |
| do do do .. | 1869 | ............ | ............ | 1,062 96 | 1,873 51 |
| do do do .. | 1870 | ............ | ............ | 1,136 54 | 1,280 36 |
| do do do .. | 1871 | ............ | ............ | 1,285 84 | 1,539 02 |
| do do do .. | 1872 | ............ | 1,939 46 | 1,106 80 | 1,393 63 |
| do do do .. | 1873 | ............ | 540 11 | 2,199 64 | 1,264 40 |
| do do do .. | 1874 | 12,753 27 | ............ | 2,614 90 | 7,208 63 |
| do do do .. | 1875 | 32,627 71 | ............ | 1,859 20 | 4,506 68 |
| do do do .. | 1876 | 24,935 85 | ............ | 1,952 14 | 4,033 72 |
| do do do .. | 1877 | 30,003 08 | ............ | 1,982 65 | 1,756 93 |
| do do do .. | 1878 | 14,618 85 | ............ | 2,057 32 | 541 95 |
| do do do .. | 1879 | 22,113 02 | ............ | 2,202 03 | 3,259 70 |
| do do do .. | 1880 | 3,054 68 | ............ | 2,152 57 | 1,704 71 |
| do do do .. | 1881 | 69,042 76 | ............ | 2,553 02 | 3,257 92 |
| do do do .. | 1882 | 193,158 36 | ............ | 2,611 30 | 2,343 99 |
| do do do .. | 1883 | 172,959 95 | ............ | 2,569 86 | 3,448 83 |
| do do do .. | 1884 | 142,006 25 | ............ | 2,775 32 | 2,725 49 |
| do do do .. | 1885 | 93,679 57 | ............ | 2,618 60 | 4,042 04 |
| do do do .. | 1886 | 129,681 67 | ............ | 2,611 90 | 5,803 01 |
| do do do .. | 1887 | 45,276 08 | 6,054 10 | 2,537 41 | 1,499 96 |
| do do do .. | 1888 | 18,910 55 | 1,372 59 | 2,505 61 | 1,380 75 |
| do do do .. | 1889 | 24,786 33 | ............ | 2,569 22 | 1,780 79 |
| do do do .. | 1890 | 6,151 14 | ............ | 2,571 04 | 1,525 51 |
| do do do .. | 1891 | ............ | 8,173 69 | 2,505 69 | 1,503 56 |
| do do do .. | 1892 | ............ | 25,471 61 | 2,571 28 | 1,666 21 |
| do do do .. | 1893 | ............ | 6,521 88 | 2,581 08 | 2,800 03 |
| do do do .. | 1894 | ............ | 3,497 56 | 2,640 00 | 2,799 63 |
| do do do .. | 1895 | ............ | 3,694 33 | 2,508 14 | 3,025 91 |
| do do do .. | 1896 | ............ | ............ | 2,495 54 | 4,993 89 |
| do do do .. | 1897 | ............ | ............ | 2,357 51 | 1,688 12 |
| Total............ | ..... | *1,170,215 63 | 57,265 33 | 65,973 27 | 77,031 35 |

* Inclus dans le total des frais des travaux de la rivière Ottawa, *voir* page 18.

| | |
|---|---|
| Premiers frais de construction.................................$ | 134,456 51 |
| Agrandissement, y compris nouvelle écluse............................ | 1,035,759 12 |
| | $ 1,170,215 63 |

LEONARD SHANNON,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1897.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAUX CARILLON ET GRENVILLE.

| — | | | | Exercice terminé le 30 juin. | Capital. | Renouvellements imputables sur le revenu. | Personnel. | Réparations. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Gouvernement impérial | | | | ... | * | ........... | ........... | ........... |
| Dépensé par le gouvern. avant la confédération. | | | | ..... | 63,053 64 | ........... | ........... | ........... |
| | do | depuis | do | 1868 | ........... | 19,817 22 | 6,301 88 | 8,911 28 |
| | do | do | do | 1869 | ........... | ........... | 6,549 38 | 10,157 42 |
| | do | do | do | 1870 | ........... | 4,167 96 | 6,617 81 | 9,852 09 |
| | do | do | do | 1871 | ........... | 23,119 37 | 8,676 90 | 8,218 24 |
| | do | do | do | 1872 | 165,257 28 | ........... | 8,324 51 | 17,235 31 |
| | do | do | do | 1873 | 133,199 10 | 3,051 38 | 10,068 28 | 8,781 50 |
| | do | do | do | 1874 | 245,258 38 | ........... | 10,710 88 | 10,605 82 |
| | do | do | do | 1875 | 339,864 76 | ........... | 10,378 57 | 18,520 44 |
| | do | do | do | 1876 | 326,203 16 | ........... | 10,764 38 | 11,475 96 |
| | do | do | do | 1877 | 245,738 04 | ........... | 11,050 27 | 10,304 06 |
| | do | do | do | 1878 | 22,676 20 | ........... | 11,401 30 | 5,082 72 |
| | do | do | do | 1879 | 243,141 24 | ........... | 11,501 22 | 7,629 98 |
| | do | do | do | 1880 | 281,514 27 | ........... | 11,959 14 | 7,625 54 |
| | do | do | do | 1881 | 336,707 53 | ........... | 13,059 18 | 8,076 91 |
| | do | do | do | 1882 | 433,084 39 | ........... | 14,387 49 | 7,582 68 |
| | do | do | do | 1883 | 433,575 10 | ........... | 17,479 58 | 8,310 02 |
| | do | do | do | 1884 | 399,267 16 | ........... | 17,393 91 | 7,918 42 |
| | do | do | do | 1885 | 157,187 72 | ........... | 19,702 30 | 10,429 26 |
| | do | do | do | 1886 | 104,973 24 | 75 00 | 20,597 82 | 9,303 31 |
| | do | do | do | 1887 | 20,747 11 | ........... | 20,011 36 | 10,554 41 |
| | do | do | do | 1888 | 38,996 29 | ........... | 21,531 12 | 10,036 62 |
| | do | do | do | 1889 | 298 17 | ........... | 22,098 88 | 10,135 66 |
| | do | do | do | 1890 | 17 58 | 4,526 61 | 15,896 16 | 7,582 38 |
| | do | do | do | 1891 | ........... | 4,395 25 | 21,230 22 | 10,796 68 |
| | do | do | do | 1892 | 34,585 64 | 15,036 48 | 17,458 69 | 8,620 15 |
| | do | do | do | 1893 | 207 00 | 42,298 74 | 16,762 71 | 10,669 28 |
| | do | do | do | 1894 | 385 55 | 20,034 94 | 14,144 98 | 11,620 09 |
| | do | do | do | 1895 | ........... | 5,963 76 | 15,453 21 | 12,303 25 |
| | do | do | do | 1896 | 3,850 31 | ........... | 13,995 69 | 12,161 10 |
| | do | do | do | 1897 | 1,908 44 | 4,939 20 | 13,780 29 | 11,607 95 |
| Total | | | | † | 4,031,697 30 | 147,425 91 | 419,288 11 | 302,108 53 |

*Dépense non donnée—les archives relatives à cette dépense étaient au bureau des terres de l'artillerie à Montréal et furent détruites par le feu en 1852.

†Inclus dans le total des frais des travaux de la rivière Ottawa, *voir* page 18, frais de l'agrandissement, $3,968,643.66.

LEONARD SHANNON,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1897.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

ÉCLUSE ET JETÉE DE LA CULBUTE.

| — | Exercice terminé le 30 juin, | Capital. | Renouvellements, imputables sur le revenu. | Personnel. | Réparations. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Dépensé par le gouv. depuis la confédération.. | 1868 | ........... | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1869 | ........... | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1870 | ........... | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1871 | ........... | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1872 | ........... | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1873 | ........... | 835 53 | ........... | ........... |
| do do do .. | 1874 | ........... | 38,388 99 | ........... | ........... |
| do do do .. | 1875 | 63,659 29 | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1876 | 76,842 44 | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1877 | 56,081 87 | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1878 | 5,933 53 | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1879 | 20,694 19 | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1880 | 16,688 20 | ........... | 202 50 | 259 31 |
| do do do .. | 1881 | 4,721 62 | ........... | 962 85 | ........... |
| do do do .. | 1882 | 29,567 15 | ........... | 790 00 | 162 33 |
| do do do .. | 1883 | 14.249 60 | ........... | 695 00 | 288 99 |
| do do do .. | 1884 | 8,151 16 | ........... | 733 50 | ........... |
| do do do .. | 1885 | 19,071 76 | ........... | 730 00 | 572 75 |
| do do do .. | 1886 | 26,385 27 | ........... | 730 00 | 2,396 14 |
| do do do .. | 1887 | 7,760 88 | ........... | 730 00 | 967 33 |
| do do do .. | 1888 | 7,573 99 | ........... | 739 50 | 730 60 |
| do do do .. | 1889 | 17,112 01 | ........... | 1,050 00 | 116 53 |
| do do do .. | 1890 | 2,818 35 | ........... | 747 83 | ........... |
| do do do .. | 1891 | 2,183 15 | 9,122 05 | 745 25 | 499 91 |
| do do do .. | 1892 | ........... | 1,546 25 | 736 00 | ........... |
| do do do .. | 1893 | ........... | 1,420 65 | 749 00 | 13 55 |
| do do do .. | 1894 | ........... | 2,540 14 | 730 00 | 494 43 |
| do do do .. | 1895 | ........... | 1,475 26 | 436 05 | 434 28 |
| do do do .. | 1896 | ........... | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1897 | ........... | ........... | ........... | ........... |
| Total.................... | ...... | *379,494 46 | 55,328 87 | 11,507 48 | 6,936 15 |

*Y compris le coût total des travaux de la rivière Ottawa, *voir* page 18.

LEONARD SHANNON,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1897.

État indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL RIDEAU.

| —— | Exercice terminé le 30 juin. | Capital. | Renouvellements, imputables sur le revenu. | Personnel. | Réparations. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c |
| Governement impérial.......... .... ........ | ...... | 3,911,701 47 | ... ...... | .... ....... | ..... .... |
| Dépensé par le gouv. avant la Confédération.. | ..... | 153,062 60 | ............ | ... ......... | .... ..... |
| do depuis do .. | 1868 | 166 50 | 7,298 12 | 18,397 28 | 16,475 21 |
| do do do .. | 1869 | .... .... .. | .......... | 19,250 71 | 13,140 77 |
| do do do .. | 1870 | ............ | 13 16 | 20,022 37 | 19,469 33 |
| do do do .. | 1871 | ........ .... . | 11,732 98 | 22,814 58 | 18,120 52 |
| do do do .. | 1872 | . ...... ... | 4,967 50 | 22,139 48 | 14,005 32 |
| do do do .. | 1873 | ... ....... | 18,070 97 | 22,841 51 | 26,074 49 |
| do do do .. | 1874 | ... ...... | 5,793 16 | 26,815 44 | 22,957 40 |
| do do do .. | 1875 | 9,310 85 | ............ | 26,553 37 | 19,699 81 |
| do do do .. | 1876 | 2,163 96 | ........... | 26,430 77 | 14,428 25 |
| do do do .. | 1877 | 214 11 | ............ | 25,959 56 | 14,198 18 |
| do do do .. | 1878 | ..... ...... | ............ | 26,651 51 | 11,034 22 |
| do do do .. | 1879 | 7,703 88 | ... ....... | 26,042 52 | 7,134 55 |
| do do do .. | 1880 | ........... | .... ..... | 26,463 88 | 11,434 05 |
| do do do .. | 1881 | ....... ... | 133 50 | 26,024 71 | 8,627 00 |
| do do do .. | 1882 | ............ | ........... | 26,915 29 | 13,860 28 |
| do do do .. | 1883 | ....... .... | 70 65 | 27,322 81 | 23,524 84 |
| do do do .. | 1884 | ............ | 4,597 50 | 26,938 95 | 19,245 02 |
| do do do .. | 1885 | ....... ... | 2,098 76 | 26,971 32 | 18,189 55 |
| do do do .. | 1886 | .. ....... | 550 00 | 27,045 95 | 35,648 04 |
| do do do .. | 1887 | ......... . | 20,823 96 | 29,440 46 | 18,565 34 |
| do do do .. | 1888 | . ...... | 18,889 48 | 33,458 83 | 25,478 87 |
| do do do .. | 1889 | .......... . | 6,665 22 | 33,801 77 | 18,106 36 |
| do do do .. | 1890 | .... ..... | 21,124 10 | 34,270 57 | 18,025 21 |
| do do do .. | 1891 | .... ..... . | 20,967 25 | 34,641 98 | 21,537 56 |
| do do do .. | 1892 | ..... ...... | 31,363 23 | 35,500 82 | 21,507 16 |
| do do do .. | 1893 | . . .... . | 24,274 71 | 35,022 49 | 18,789 50 |
| do do do .. | 1894 | . . ..... | 14,485 11 | 34,943 35 | 16,939 47 |
| do do do .. | 1895 | ........... | 31,559 48 | 33,827 08 | 19,897 32 |
| do do do .. | 1896 | ............ | 21,452 29 | 34,052 77 | 30,196 38 |
| do do do .. | 1897 | 10,720 50 | 19,079 11 | 31,461 55 | 29,535 94 |
| Total..... .............. | ...... | *4,095,043 87 | 286,010 24 | 842,023 68 | 565,845 94 |

* Travaux de la rivière Ottawa.

| | | |
|---|---|---|
| Ecluse Sainte-Anne, page 15 .................. | | $1,170,215 63 |
| Canaux de Carillon et Grenville, page 16.. ............ | | 4,031,697 30 |
| Canal de la Culbute, page 17 .................. | | 379,494 46 |
| Canal Rideau tel que ci-dessus .................. | $4,095,043 87 | |
| Moins dépensé par le gouvernement impérial....... | 3,911,701 47 | |
| | | 183,342 40 |
| Total des travaux à Ottawa (Capital)................ | | $5,764,749 79 |
| Dépenses ajoutées sur glissoirs et estacades avant la confédération.... | $ 719,247 13 | |
| Depuis la confédération.................. | 7,243 60 | |
| Dépenses ajoutées sur les canaux des Chats avant la confédération ... | 482,950 81 | |
| Dépenses ajoutées en 1881, imputé à Divers, *voir* page 229, partie ii Comptes Publics. .................. | 1,136 84 | |
| Montant ajouté transféré, *voir* page xxxvi des Comptes Publics, bilan de 1881 .................. | 233,555 85 | |
| | | 1,444,134 23 |
| | | $7,208,884 02 |
| Moins dépensé avant la Confédération, transféré aux comptes du revenu.................. | 320,618 28 | |
| Moins dépensé, 1872, sur les canaux de Carillon et Grenville, tel que démontré dans le bilan des Comptes Publics, page xx, sous Divers | 165,257 28 | |
| | | 485,875 56 |
| Correspondant avec le bilan, Comptes Publics, 1897, page xvi.. .... | | $6,723,008 46 |

Ministère des chemins de fer et canaux, Ottawa, 1er novembre 1897.

LEONARD SHANNON, *Comptable.*

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

ÉCLUSE SAINT-OURS.

| —— | Exercice terminé le 30 juin. | Capital. | Renouvellements, imputables sur le revenu. | Personnel. | Réparations. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Dépensé par le gouv. avant la confédération.. | ..... | 121,537 65 | ............ | ............ | ............ |
| do depuis do .. | 1868 | ............ | ............ | 1,532 75 | 753 74 |
| do do do .. | 1869 | ............ | ............ | 1,755 15 | 1,399 18 |
| do do do .. | 1870 | ............ | ............ | 1,458 09 | 1,006 22 |
| do do do . | 1871 | ............ | ............ | 1,414 48 | 1,210 98 |
| do do do .. | 1872 | ............ | ............ | 1,565 80 | 1,263 19 |
| do do do .. | 1873 | ............ | ............ | 2,076 50 | 1,575 10 |
| do do do .. | 1874 | ............ | ............ | 2,219 13 | 2,363 42 |
| do de do . | 1875 | ............ | ............ | 1,362 22 | 1,245 69 |
| do do do .. | 1876 | ............ | ............ | 1,403 92 | 1,601 71 |
| do do do .. | 1877 | ............ | ............ | 1,533 40 | 750 80 |
| do do do .. | 1878 | ............ | ............ | 1,556 65 | 283 77 |
| do do do .. | 1879 | ............ | ............ | 1,581 55 | 456 07 |
| do do do .. | 1880 | ............ | ............ | 1,614 01 | 705 54 |
| do do do .. | 1881 | ............ | ............ | 1,741 97 | 1,299 77 |
| do do do .. | 1882 | ............ | ............ | 2,002 71 | 1,902 41 |
| do do do .. | 1883 | ............ | 17,230 32 | 2,361 65 | 2,188 08 |
| do do do .. | 1884 | ............ | 5,279 17 | 2,315 37 | 1,494 99 |
| do do do .. | 1885 | ............ | 4,700 64 | 2,271 57 | 3,652 63 |
| do do do .. | 1886 | ............ | ............ | 2,311 70 | 4,143 47 |
| do do do .. | 1887 | ............ | ............ | 2,175 37 | 5,864 78 |
| do do do .. | 1888 | ............ | ............ | 2,216 04 | 2,801 17 |
| do do do .. | 1889 | ............ | 17,964 45 | 2,421 14 | 2,002 63 |
| do do do .. | 1890 | ............ | 24,571 96 | 2,138 40 | 1,935 44 |
| do do do .. | 1891 | ............ | 21,696 74 | 2,011 08 | 4,460 16 |
| do do do .. | 1892 | ............ | 3,585 34 | 2,168 44 | 1,944 33 |
| do do do .. | 1893 | ............ | ............ | 2,136 66 | 1,994 34 |
| do do do .. | 1894 | ............ | ............ | 2,216 68 | 924 55 |
| do do do .. | 1895 | ............ | ............ | 2,161 63 | 915 50 |
| do do do .. | 1896 | ............ | ............ | 2,094 91 | 1,678 49 |
| do do do .. | 1897 | ............ | ............ | 2,135 60 | 707 06 |
| Total.................. | ...... | *121,537 65 | 95,028 62 | 57,954 57 | 54,525 21 |

*Y compris le coût total du canal Chambly et de la rivière Richelieu, *voir* page 20.

LEONARD SHANNON.
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1897.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL CHAMBLY.

| —— | Exercice terminé le 30 juin. | Capital. | Renouvellements, imputables sur le revenu. | Personnel. | Réparations. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Dépensé par le gouvern. avant la confédération | ..... | 634,711 76 | ........ | ........ | ........ |
| do depuis do | 1868 | ........ | ........ | 8,312 90 | 9,355 70 |
| do do do | 1869 | ........ | ........ | 8,437 22 | 13,120 97 |
| do do do | 1870 | ........ | ........ | 8,934 41 | 20,180 73 |
| do do do | 1871 | ........ | 2,839 85 | 10,214 71 | 22,426 33 |
| do dc do | 1872 | ........ | 1,906 40 | 9,628 50 | 22,327 99 |
| do do do | 1873 | ........ | 759 00 | 10,390 44 | 11,789 27 |
| do do do | 1874 | ........ | 2,810 00 | 11,675 67 | 16,427 19 |
| do do do | 1875 | 2,415 00 | ........ | 12,201 99 | 16,306 91 |
| do do do | 1876 | ........ | ........ | 10,593 14 | 13,273 56 |
| do do do | 1877 | 80 00 | ........ | 10,281 78 | 10,111 32 |
| do do do | 1878 | ........ | ........ | 10,413 99 | 6,022 96 |
| do do do | 1879 | ........ | ........ | 11,301 53 | 8,809 77 |
| do do do | 1880 | ........ | ........ | 11,516 22 | 12,377 74 |
| do do do | 1881 | ........ | ........ | 13,950 47 | 20,705 17 |
| do do do | 1882 | ........ | 31,796 41 | 16,686 78 | 16,843 60 |
| do do do | 1883 | ........ | 21,332 36 | 15,904 38 | 15,182 24 |
| do do do | 1884 | ........ | 41,640 77 | 18,448 85 | 12,003 34 |
| do do do | 1885 | ........ | 21,049 23 | 18,378 55 | 13,046 95 |
| do do do | 1886 | ........ | 14,547 27 | 19,501 28 | 11,999 77 |
| do do do | 1887 | ........ | 17,911 17 | 19,053 62 | 20,071 37 |
| do do do | 1888 | ........ | 65,536 64 | 20,073 60 | 11,823 74 |
| do do do | 1889 | ........ | 51,437 87 | 19,679 22 | 19,392 18 |
| do do do | 1890 | ........ | 23,221 48 | 19,655 38 | 14,399 93 |
| do do do | 1891 | ........ | 43,344 41 | 19,204 76 | 11,399 93 |
| do do do | 1892 | ........ | 38,353 99 | 19,665 22 | 12,976 48 |
| do do do | 1893 | ........ | 21,127 65 | 19,310 29 | 12,451 03 |
| do do do | 1894 | ........ | 8,567 78 | 19,040 93 | 11,920 74 |
| do do do | 1895 | ........ | 6,147 63 | 19,325 49 | 11,779 12 |
| do do do | 1896 | ........ | 3,694 63 | 19,349 65 | 11,801 12 |
| do do do | 1897 | ........ | 12,665 88 | 18,754 17 | 13,128 55 |
| Total | ..... | *637,206 76 | 430,690 42 | 449,885 14 | 423,455 70 |

*Canal Chambly et rivière Richelieu.

| | | |
|---|---|---|
| Canal Chambly comme ci-dessus | | $ 637,206 76 |
| Ecluse Saint-Ours, *voir* page 19 | | 121,537 65 |
| | | $ 758,744 41 |
| Moins la somme déduite à la confédération, *voir* Comptes Publics, 1868, partie i, page 9. | | |
| Dépensé par le gouvern. avant la confédération. | | |
| Canal Chambly comme ci-dessus | $ 634,711 76 | |
| Ecluse Saint-Ours, page 19 | 121,537 65 | |
| | $ 756,249 41 | |
| Rapp. comme actif dans les Comptes Publ., 1868 | 433,807 83 | |
| | | $ 322,441 58 |
| D'accord avec les Comptes Publics, 1897, page xvi | | $ 436,302 83 |

LEONARD SHANNON,
*Comptable.*

MINISTERE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1897.

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL MURRAY.

| —— | Exercice terminé le 30 juin. | Capital. | Renouvellements, imputables sur le revenu. | Personnel. | Réparations. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Dépensé par le gouv. avant la confédération.. | ..... | ........... | ........... | ........... | ........... |
| do depuis do .. | 1868 | ........... | 400 00 | ........... | ........... |
| do do do .. | 1869 | ........... | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1870 | ........... | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1871 | ........... | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1872 | ........... | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1873 | ........... | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1874 | ........... | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1875 | ........... | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1876 | ........... | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1877 | ........... | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1878 | ........... | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1879 | ........... | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1880 | ........... | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1881 | ........... | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1882 | 7,135 63 | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1883 | 84,071 68 | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1884 | 118,187 43 | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1885 | 148,902 66 | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1886 | 179,704 52 | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1887 | 142,563 66 | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1888 | 146,754 37 | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1889 | 215,326 46 | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1890 | 106,760 35 | ........... | 494 31 | ........... |
| do do do .. | 1891 | 61,260 49 | ........... | 5,137 03 | 173 53 |
| do do do .. | 1892 | 5,964 22 | ........... | 5,803 48 | 3,505 15 |
| do do do .. | 1893 | 30,838 79 | ........... | 5,499 62 | 5,341 34 |
| do do do .. | 1894 | ........... | ........... | 5,667 52 | 5,295 57 |
| do do do .. | 1895 | ........... | ........... | 5,354 97 | 5,063 49 |
| do do do .. | 1896 | ........... | ........... | 5,409 10 | 5,410 33 |
| do do do .. | 1897 | ........... | ........... | 5,526 87 | 3,966 41 |
| Total........................ | .. | *1,247,470 26 | 400 00 | 38,892 90 | 28,755 82 |

* D'accord avec les Comptes Publics, 1897, page xvi.

LEONARD SHANNON,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1897.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL DE LA TRENT.

| —— | Exercice terminé le 30 juin. | Capital. | Renouvellements, imputables sur le revenu | Personnel. | Réparations. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Dépensé par le gouv. avant la confédération.. | ..... | 309,371 31 | ........... | ........... | ........... |
| do depuis do .. | 1868 | .......... | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1869 | .......... | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1870 | .......... | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1871 | .......... | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1872 | .......... | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1873 | .......... | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1874 | .......... | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1875 | .......... | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1876 | .......... | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1877 | .......... | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1878 | .......... | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1879 | .......... | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1880 | 561 50 | ........... | 1,188 92 | 3,568 89 |
| do do do .. | 1881 | .......... | ........... | 2,489 93 | 2,233 50 |
| do do do .. | 1882 | .......... | 5,836 51 | 2,011 92 | 8,115 50 |
| do do do .. | 1883 | 40,767 16 | 9,303 66 | 2,235 50 | 3,047 42 |
| do do do .. | 1884 | 120,393 91 | 6,198 57 | 2,208 64 | 5,264 35 |
| do do do .. | 1885 | 121,382 84 | ........... | 3,303 87 | 4,653 50 |
| do do do .. | 1886 | 75,103 30 | ........... | 1,639 75 | 5,917 88 |
| do do do .. | 1887 | 179,541 63 | ........... | 1,938 08 | 6,008 88 |
| do do do .. | 1888 | 114,879 35 | ........... | 1,770 29 | 5,151 42 |
| do do do .. | 1889 | 47,592 13 | 29,677 92 | 3,242 05 | 5,935 94 |
| do do do .. | 1890 | 58,644 50 | 11,522 65 | 3,450 99 | 730 55 |
| do do do .. | 1891 | 9,826 49 | 3,164 81 | 3,803 66 | 4,888 98 |
| do do do .. | 1892 | 4,457 28 | 6,506 97 | 3,695 85 | 4,721 85 |
| do do do .. | 1893 | 5,962 47 | 10,838 90 | 3,739 86 | 2,087 17 |
| do do do .. | 1894 | 3,412 32 | 20,403 93 | 3,785 47 | 4,988 59 |
| do do do .. | 1895 | 53,907 70 | 21,143 41 | 4,184 18 | 3,374 49 |
| do do do .. | 1896 | 392,976 08 | 6,185 75 | 4,349 34 | 3,329 97 |
| do do do .. | 1897 | 486,575 70 | 13,880 37 | 4,965 39 | 3,497 90 |
| Total.................... | ...... | 2,025,355 67 | 144,663 45 | 54,003 69 | 77,516 78 |

| | | |
|---|---|---|
| Total des dépenses sur le capital comme ci-dessus.................. | | 2,025,355 67 |
| MOINS—Dépensé avant la confédération.................. | 309,371 31 | |
| " année 1880.............................. | 561 50 | 309,932 81 |
| D'accord avec les Comptes Publics, 1897, page xvi.................. | | $ 1,715,422 86 |

LEONARD SHANNON,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1897.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL TAY.

| —— | Exercice terminé le 30 juin. | Capital. | Renouvellements, imputables sur le revenu. | Personnel. | Réparations. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Dépensé p. le gouvern. depuis la confédération. | 1868 | ........... | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1869 | ........... | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1870 | ........... | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1871 | ........... | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1872 | ........... | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1873 | ........... | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1874 | ........... | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1875 | ........... | ........... | ........... | ........... |
| do do do . | 1876 | ........... | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1877 | ........... | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1878 | ........... | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1879 | ........... | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1880 | ........... | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1881 | ........... | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1882 | ........... | 748 65 | ........... | ........... |
| do do do .. | 1883 | 4,831 80 | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1884 | 50,878 12 | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1885 | 92,473 97 | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1886 | 65,561 51 | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1887 | 49,617 92 | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1888 | 54,166 57 | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1889 | 89,486 18 | ........... | ........... | ........... |
| do do do .. | 1890 | 22,226 23 | ........... | * | * |
| do do do .. | 1891 | 17,114 78 | ........... | * | * |
| do do do .. | 1892 | 29,771 65 | ........... | * | * |
| do do do .. | 1893 | ........... | ........... | * | * |
| do do do .. | 1894 | ........... | ........... | * | * |
| do do do .. | 1895 | ........... | ........... | * | * |
| do do do .. | 1896 | ........... | ........... | * | * |
| do do do .. | 1897 | ........... | ........... | * | * |
| Total.................... | .. | †476,128 73 | 748 65 | * | * |

*Compris dans le Canal Rideau.
†D'accord avec les Comptes Publics, 1897, page xvi.

| | | |
|---|---|---|
| Coût du canal comme ci-dessus.................................... | | 476,128 73 |
| Payé en 1896-97 mais imputé comme ayant été voté sous le capital du Canal Rideau—Estimé final, Wm. Davis et Fils.................................... | | 10,720 50 |
| Coût total du canal Tay.................................... | $ | 486,849 23 |

LEONARD SHANNON,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1897.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

| —— | Exercice terminé le 30 juin. | Capital. | Renouvellements, imputables sur le revenu. | Personnel. | Réparations. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Dépensé p. le gouvern. depuis la confédération. | 1868 | .......... | .......... | .......... | .......... |
| do do do .. | 1869 | .......... | .......... | .......... | .......... |
| do do do .. | 1870 | .......... | .......... | .......... | .......... |
| do do do .. | 1871 | .......... | .......... | .......... | .......... |
| do do do .. | 1872 | .......... | 949 35 | .......... | .......... |
| do do do .. | 1873 | .......... | .......... | .......... | .......... |
| do do do .. | 1874 | .......... | .......... | .......... | .......... |
| do do do .. | 1875 | .......... | .......... | .......... | .......... |
| do do do .. | 1876 | .......... | .......... | .......... | .......... |
| do do do .. | 1877 | .......... | .......... | .......... | .......... |
| do do do .. | 1878 | .......... | .......... | .......... | .......... |
| do do do .. | 1879 | .......... | .......... | .......... | .......... |
| do do do .. | 1880 | .......... | .......... | .......... | .......... |
| do do do .. | 1881 | .......... | .......... | .......... | .......... |
| do do do .. | 1882 | .......... | .......... | .......... | .......... |
| do do do .. | 1883 | .......... | .......... | .......... | .......... |
| do do do .. | 1884 | .......... | .......... | .......... | .......... |
| do do do .. | 1885 | .......... | .......... | .......... | .......... |
| do do do .. | 1886 | .......... | .......... | .......... | .......... |
| do do do .. | 1887 | .......... | .......... | .......... | .......... |
| do do do .. | 1888 | 8,145 06 | .......... | .......... | .......... |
| do do do .. | 1889 | 34,018 95 | .......... | .......... | .......... |
| do do do .. | 1890 | 176,568 55 | .......... | .......... | .......... |
| do do do .. | 1891 | 325,336 33 | .......... | .......... | .......... |
| do do do .. | 1892 | 341,474 31 | .......... | .......... | .......... |
| do do do .. | 1893 | 589,801 25 | .......... | .......... | .......... |
| do do do .. | 1894 | 1,316,529 29 | .......... | .......... | .......... |
| do do do .. | 1895 | 466,151 50 | .......... | 3,432 73 | .......... |
| do do do .. | 1896 | 189,986 59 | .......... | 16,074 70 | 2,650 17 |
| do do do .. | 1897 | 209,561 82 | .......... | 15,381 59 | 7,671 79 |
| Total.................... | ...... | *3,657,573 65 | 949 35 | 34,889 02 | 10,321 96 |

* D'accord avec les Comptes Publics, 1897, page xvi.

LEONARD SHANNON,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1897.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Fin.*

CANAL SOULANGES.

| —— | Exercice terminé le 30 juin. | Capital. | Renouvellements, imputables sur les revenu. | Personnel. | Réparations. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Dépensé p. le gouvernem. avant la confédérat'n | .... | ........ | ........ | ........ | ........ |
| do depuis do .. | 1868 | ........ | ........ | ........ | ........ |
| do do do .. | 1869 | ........ | ........ | ........ | ........ |
| do do do .. | 1870 | ........ | ........ | ........ | ........ |
| do do do .. | 1871 | ........ | ........ | ........ | ........ |
| do do do .. | 1872 | ........ | ........ | ........ | ........ |
| do do do .. | 1873 | ........ | ........ | ........ | ........ |
| do do do .. | 1874 | ........ | ........ | ........ | ........ |
| do do do . | 1875 | ........ | ........ | ........ | ........ |
| do do do .. | 1876 | ........ | ........ | ........ | ........ |
| do do do .. | 1877 | ........ | ........ | ........ | ........ |
| do do do .. | 1878 | ........ | ........ | ........ | ........ |
| do do do .. | 1879 | ........ | ........ | ........ | ........ |
| do do do .. | 1880 | ........ | ........ | ........ | ........ |
| do do do .. | 1881 | ........ | ........ | ........ | ........ |
| do do do .. | 1882 | ........ | ........ | ........ | ........ |
| do do do .. | 1883 | ........ | ........ | ........ | ........ |
| do do do .. | 1884 | ........ | ........ | ........ | ........ |
| do do do .. | 1885 | ........ | ........ | ........ | ........ |
| do do do .. | 1886 | ........ | ........ | ........ | ........ |
| do do do .. | 1887 | ........ | ........ | ........ | ........ |
| do do do .. | 1888 | ........ | ........ | ........ | ........ |
| do do do .. | 1889 | ........ | ........ | ........ | ........ |
| do do do .. | 1890 | ........ | ........ | ........ | ........ |
| do do do .. | 1891 | ........ | ........ | ........ | ........ |
| do do do .. | 1892 | 54,235 76 | ........ | ........ | ........ |
| do do do .. | 1893 | 210,336 24 | ........ | ........ | ........ |
| do do do .. | 1894 | 723,380 95 | ........ | ........ | ........ |
| do do do .. | 1895 | 752,016 53 | ........ | ........ | ........ |
| do do do .. | 1896 | 535,939 07 | ........ | ........ | ........ |
| do do do .. | 1897 | 363,126 06 | ........ | ........ | ........ |
| Total.......... | ...... | *2,639,034 61 | ........ | ........ | ........ |

* Compris dans le coût total du fleuve Saint-Laurent et des canaux, *voir* partie ii, page 9.

LEONARD SHANNON,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1897.

ÉTAT indiquant le montant dépensé pour construction et élargissement des canaux, au 30 juin 1897.

| Canal. | | Construction. | Élargissement. | Total. |
|---|---|---|---|---|
| Saint-Pierre | | 248,762 84 | 399,992 80 | 648,755 64 |
| Lachine | | 2,589,532 85 | 7,818,491 89 | 10,408,024 74 |
| Beauharnois | | 1,611,690 26 | ..... | 1,611,690 26 |
| Fleuve Saint-Laurent et canaux | | 18,442 85 | 1,141,037 28 | 1,159,480 13 |
| Lac Saint-Louis | | ..... | 127,962 86 | 127,962 86 |
| Cornwall | | 1,945,624 73 | 4,446,525 31 | 6,392,150 04 |
| Williamsburg | Farran's Point | ..... | 7,833 76 | 4,696,694 04 |
| | Galops | ..... | 1,664,158 87 | |
| | Rapide Plat | ..... | 1,701,559 24 | |
| | Williamsburg | 1,320,655 54 | 2,486 63 | |
| Welland | | 7,693,824 03 | 16,077,811 73 | 23,771,635 76 |
| Sainte-Anne | | 134,456 51 | 1,035,759 12 | 1,170,215 63 |
| Carillon et Grenville | | 73,053 64 | 3,968,643 66 | 4,031,697 30 |
| Culbute | | 379,494 46 | ..... | 379,494 46 |
| Rideau | | 4,095,043 87 | ..... | 4,095,043 87 |
| Saint-Ours | | 121,537 65 | ..... | 121,537 65 |
| Chambly | | 637,206 76 | ..... | 637,206 76 |
| Murray | | 1,247,470 26 | ..... | 1,247,470 26 |
| Trent | | 309,932 81 | 1,715,422 86 | 2,025,355 67 |
| Tay | | 476,128 73 | ..... | 476,128 73 |
| Saut-Sainte-Marie | | 3,657,573 65 | ..... | 3,649,952 90 |
| Soulanges | | 2,639,034 61 | ..... | 2,639,034 61 |
| Total | | $29,189,466 05 | 40,107,686 01 | 69,289,531 31 |

LEONARD SHANNON,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1897.

RÉCAPITULATION—Dépenses sur les canaux, indiquant aussi le revenu perçu.

| —— | Exercice terminé le 30 juin. | Capital. | Revenu. | Personnel. | Réparations. | Revenu perçu. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Dépensé par le gouvernement avant la confédération, y compris le gouvernement impérial | ...... | 20,593,866 13 | 98,378 46 | ...... | ...... | ...... |
| Dépensé par le gouvernement depuis la confédération | 1868 | 33,784 06 | 95,347 79 | 113,084 50 | 101,646 44 | 403,879 19 |
| do do | 1869 | 126,898 20 | 55 00 | 116,069 76 | 118,579 31 | 400,263 32 |
| do do | 1870 | ...... | 90,355 96 | 120,403 02 | 150,176 70 | 414,687 02 |
| do do | 1871 | ...... | 116,429 54 | 135,040 81 | 140,467 52 | 488,538 76 |
| do do | 1872 | 255,645 75 | 33,289 27 | 124,137 09 | 152,086 25 | 466,847 52 |
| do do | 1873 | 256,547 27 | 127,369 55 | 148,581 18 | 186,573 13 | 486,433 26 |
| do do | 1874 | 1,189,591 91 | 51,037 05 | 167,194 40 | 213,613 86 | 510,755 99 |
| do do | 1875 | 1,714,830 37 | 479 00 | 168,401 21 | 203,226 85 | 414,979 59 |
| do do | 1876 | 2,388,733 46 | 810 75 | 178,411 80 | 190,578 45 | 390,337 01 |
| do do | 1877 | 4,131,374 30 | 22 30 | 179,661 40 | 138,448 51 | 390,857 37 |
| do do | 1878 | 3,843,338 62 | ...... | 187,521 31 | 122,251 60 | 373,814 17 |
| do do | 1879 | 3,064,098 61 | ...... | 191,892 44 | 115,349 99 | 337,675 13 |
| do do | 1880 | 2,123,366 34 | ...... | 195,039 33 | 147,167 52 | 341,598 14 |
| do do | 1881 | 2,075,891 65 | 7,246 69 | 197,573 62 | 154,653 63 | 361,558 17 |
| do do | 1882 | 1,593,174 09 | 55,025 03 | 224,572 61 | 187,399 02 | 325,231 54 |
| do do | 1883 | 1,763,001 97 | 62,503 14 | 269,415 01 | 178,617 86 | 361,604 01 |
| do do | 1884 | 1,577,295 42 | 60,993 99 | 280,657 29 | 192,219 38 | 372,561 69 |
| do do | 1885 | 1,504,621 47 | 58,297 59 | 280,226 20 | 201,708 47 | 321,289 47 |
| do do | 1886 | 1,333,324 80 | 31,984 02 | 282,323 63 | 198,251 97 | 328,977 43 |
| do do | 1887 | 1,783,698 16 | 65,983 06 | 285,172 62 | 198,888 84 | 321,784 88 |
| do do | 1888 | 1,033,118 34 | 120,561 59 | 292,458 76 | 201,928 93 | 317,902 64 |
| do do | 1889 | 972,918 43 | 162,015 49 | 301,040 23 | 240,261 36 | 333,188 90 |
| do do | 1890 | 1,026,364 24 | 146,853 54 | 290,516 63 | 176,089 00 | 354,816 92 |
| do do | 1891 | 1,318,092 15 | 165,843 87 | 294,562 12 | 204,768 45 | 349,431 90 |
| do do | 1892 | 1,437,149 30 | 194,129 61 | 293,115 58 | 231,089 54 | 324,475 24 |
| do do | 1893 | 2,069,573 30 | 196,185 84 | 291,588 97 | 204,759 39 | 357,089 87 |
| do do | 1894 | 3,027,164 19 | 109,216 33 | 294,446 34 | 179,630 13 | 387,788 97 |
| do do | 1895 | 2,452,273 65 | 216,057 58 | 281,477 04 | 164,033 71 | 339,890 49 |
| do do | 1896 | 2,258,778 97 | 85,820 49 | 292,121 05 | 209,321 60 | 339,538 72 |
| do do | 1897 | 2,341,016 16 | 101,205 74 | 287,970 36 | 178,385 47 | 384,780 53 |
| Total | | 69,297,152 06 | 2,453,498 27 | 6,764,673 31 | 5,282,172 88 | 11,302,577 27 |

* Ceci ne comprend pas les dépenses imputées aux canaux en général, mais les montants dépensés sur canaux spécifiés.

Ministère les chemins de fer et canaux,
Ottawa, 1er novembre 1897.

LEONARD SHANNON,
*Comptable.*

Percepteurs des péages sur les canaux—Comptes des recettes.

| Revenu des canaux: Péages. | Revenu des canaux: Quaiage et emmagasinage. | Revenu des canaux: Amendes. | Revenu des canaux: Autres recettes. | Revenu total des canaux. | Loyers de chutes d'eau, etc. | Total. | Divisions de perception. | Déposé au crédit du receveur général: A compte du revenu des canaux. | Déposé au crédit du receveur général: A compte des loyers de chutes d'eau. | Total. | Coût du personnel, réparations et bureaux de perception imputable au revenu. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| | | | | | | | *Canal Welland* | | | | 133,783 06 |
| 132,739 98 | | 40 00 | 39 92 | 132,819 90 | 879 50 | 133,699 40 | Port-Colborne | 132,819 90 | 879 50 | 133,699 40 | 3,740 53 |
| 51,038 13 | | 49 00 | 20 18 | 51,107 31 | 709 15 | 51,816 46 | Port-Dalhousie | 51,107 31 | 709 15 | 51,816 46 | 2,302 61 |
| 306 62 | | | | 306 62 | 318 34 | 624 96 | Dunnville | 306 62 | 318 34 | 624 96 | 778 00 |
| 48 99 | | | | 48 99 | | 48 99 | Port-Maitland | 48 99 | | 48 99 | 579 12 |
| 725 46 | | | | 725 46 | 4,209 43 | 4,934 89 | Sainte-Catherine | 725 46 | 4,209 43 | 4,934 89 | 211 00 |
| 81 05 | | | | 81 05 | 5 00 | 86 05 | Chippawa | 81 05 | 5 00 | 86 05 | 130 00 |
| 184,940 23 | | 89 00 | 60 10 | 185,089 33 | 6,121 42 | 191,210 75 | Totaux | 185,089 33 | 6,121 42 | 191,210 75 | 141,524 32 |
| | | | | | | | *Canaux du Saint-Laurent* | | | | 173,347 65 |
| 1,028 34 | | 20 00 | | 1,048 34 | 2,334 50 | 3,382 84 | Beauharnois | 1,048 44 | 2,334 50 | 3,382 84 | 1,367 74 |
| 31,092 58 | | 60 00 | | 31,152 58 | 4,351 75 | 35,504 33 | Cornwall | 31,152 58 | 4,351 75 | 35,504 33 | 2,065 12 |
| 721 82 | | 25 00 | | 746 82 | 3,602 95 | 4,349 77 | Cardinal | 746 82 | 3,602 95 | 4,349 77 | 1,191 00 |
| 2,510 02 | 18 54 | | 975 29 | 3,503 85 | | 3,503 85 | Lachine | 3,503 85 | | 3,503 85 | 2,230 25 |
| 25,169 31 | 2,503 80 | | 14,474 50 | 42,147 61 | 24,048 57 | 66,196 18 | Montréal | 42,147 61 | 24,048 57 | 66,196 18 | 7,543 44 |
| 9,500 72 | | | | 9,500 72 | | 9,500 72 | Kingston | 9,500 72 | | 9,500 72 | 1,197 21 |
| 70,022 79 | 2,522 34 | 105 00 | 15,449 79 | 88,099 92 | 34,337 77 | 122,437 69 | Totaux | 88,099 92 | 34,337 77 | 122,437 69 | 188,942 41 |
| | | | | | | | *Canal Chambly* | | | | 34,725 38 |
| 12,388 13 | | 5 00 | | 12,393 13 | 10 00 | 12,403 13 | Chambly | 12,393 13 | 10 00 | 12,403 13 | 1,587 80 |
| 11,385 86 | | | | 11,385 86 | 50 00 | 11,435 86 | Saint-Jean | 11,385 86 | 50 00 | 11,435 86 | 1,691 00 |
| 590 83 | | | | 590 83 | | 590 83 | Saint-Ours | 590 83 | | 590 83 | 614 40 |
| 24,364 82 | | 5 00 | | 24,369 82 | 60 00 | 24,429 82 | Totaux | 24,369 82 | 60 00 | 24,429 82 | 38,618 58 |
| | | | | | | | *Canaux de l'Ottawa* | | | | 29,923 92 |
| 24,913 34 | | | | 24,913 34 | | 24,913 34 | Ottawa | 24,913 34 | | 24,913 34 | |
| 6,520 72 | | | 8 00 | 6,528 72 | 13 00 | 6,541 72 | Grenville | 6,528 72 | 13 00 | 6,541 72 | 1,063 73 |
| 933 14 | | | | 933 14 | 3 00 | 936 14 | Carillon | 933 14 | 3 00 | 936 14 | 856 15 |
| 1,033 76 | | | | 1,033 76 | | 1,033 76 | Ecluse de Sainte-Anne | 1,033 76 | | 1,033 76 | 891 61 |
| 33,400 96 | | | 8 00 | 33,408 96 | 16 00 | 33,424 96 | Totaux | 33,408 96 | 16 00 | 33,424 96 | 32,735 41 |

| | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | *Canal Rideau* | | | | 62,949 44 |
| 2,699 31 | 42 76 | | 94 50 | 2,836 57 | 3,783 25 | 6,619 82 | Ottawa | 2,836 57 | 3,783 25 | 6,619 82 | 2,418 05 |
| 1,144 53 | | | | 1,144 53 | 130 00 | 1,274 53 | Kingston-Mills | 1,144 53 | 130 00 | 1,274 53 | 369 85 |
| 524 16 | | | 33 92 | 558 08 | 80 20 | 638 28 | Smith's-Falls | 558 08 | 80 20 | 638 28 | 483 32 |
| 4,368 00 | 42 76 | | 128 42 | 4,539 18 | 3,993 45 | 8,532 63 | Totaux | 4,539 18 | 3,993 45 | 8,532 63 | 66,220 66 |
| | | | | | | | | | | | 2,729 58 |
| 4,530 69 | | | 12 00 | 4,542 69 | | 4,542 69 | *Canal Saint-Pierre* | 4,542 69 | | 4,542 69 | 236 76 |
| 4,530 69 | | | 12 00 | 4,542 69 | | 4,542 69 | Totaux | 4,542 69 | | 4,542 69 | 2,966 34 |
| | | | | | | | *Canal Murray* | | | | 9,788 52 |
| 595 79 | | | | 595 79 | 4 00 | 599 79 | Brighton | 595 79 | 4 00 | 599 79 | 337 05 |
| 595 79 | | | | 595 79 | 4 00 | 599 79 | Totaux | 595 79 | 4 00 | 599 79 | 10,125 57 |
| | | | | | | | *Canal de la Vallée de la Trent.* | | | | 8,463 29 |
| 53 53 | | | | 53 53 | | 53 53 | Burleigh | 53 53 | | 53 53 | 1 35 |
| 334 75 | | | 118 00 | 452 75 | | 452 75 | Bobcaygeon | 452 75 | | 452 75 | 36 90 |
| 41 86 | | | 2 90 | 44 76 | 54 00 | 98 76 | Trenton-Falls | 44 76 | 54 00 | 98 76 | 3 25 |
| 20 45 | | | 0 25 | 20 70 | | 20 70 | Hastings | 20 70 | | 20 70 | 10 00 |
| 285 37 | | | | 285 37 | 3 00 | 288 37 | Peterborough | 285 37 | 3 00 | 288 37 | 34 28 |
| 44 52 | | | | 44 52 | | 44 52 | Buckhorn | 44 52 | | 44 52 | |
| 780 48 | | | 121 15 | 901 63 | 57 00 | 958 63 | Totaux | 901 63 | 57 00 | 958 63 | 8,549 07 |
| | | 10 00 | | 10 00 | 10 00 | 20 00 | *Canal du Saut-Sainte-Marie* | 10 00 | 10 00 | 20 00 | 24,718 38 |
| | | | | | | | Dragueurs | | | | 8,998 46 |
| | | | | | | | Inspection | | | | 1,920 05 |
| | | | | | | | Département des impressions et de la papeterie | | | | 940 25 |
| | | | | | | | En général | | | | 3,470 84 |
| 323,003 76 | 2,565 10 | 209 00 | 15,779 46 | 341,557 32 | 44,599 64 | 386,156 96 | Grands totaux | 341,557 32 | 44,599 64 | 386,156 96 | 529,730 34 |
| | | | | | | | Moins remboursements | | | 1,376 43 | |
| | | | | | | | Revenu net | | | 384,780 53 | |

LEONARD SHANNON,

*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,

OTTAWA, 1er novembre 1897.

# LOYERS DE CHUTES D'EAU ET AUTRES.

| Balances dues le 1er juillet 1896. | Echus pendant l'année expirée le 30 juin 1897. | Total. | Description des travaux. | Diminution. | Déposé au crédit du receveur général. | Balance due le 30 juin. | Total. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| $ c. | $ c. | $ c. | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| 28,132 79 | 6,295 89 | 34,428 68 | Canal Welland | | 6,121 42 | 28,307 26 | 34,428 68 |
| 3,365 62 | 608 33 | 3,973 95 | do Williamsburg | | 3,602 95 | 371 00 | 3,973 95 |
| 1,697 50 | 3,991 75 | 5,689 25 | do Cornwall | | 4,351 75 | 1,337 50 | 5,689 25 |
| 8,093 50 | 1,657 33 | 9,750 83 | do Beauharnois | 710 00 | 2,334 50 | 6,706 33 | 9,750 83 |
| 22,595 24 | 19,485 11 | 43,080 35 | do Lachine | 1,249 74 | 24,048 57 | 17,782 04 | 43,080 35 |
| 276 84 | 145 00 | 421 84 | do Chambly | | 60 00 | 361 84 | 421 84 |
| 2,717 89 | 3,335 65 | 6,053 54 | do Rideau | 2 00 | 3,993 45 | 2,058 09 | 6,051 54 |
| 73 00 | 56 00 | 129 00 | do de la Vallée de la Trent | | 57 00 | 72 00 | 129 00 |
| | 10 00 | 10 00 | do du Saut-Sainte-Marie | | 10 00 | | 10 00 |
| | 116 00 | 116 00 | do de Carillon et Grenville | | 16 00 | 100 00 | 116 00 |
| 4 00 | 4 00 | 8 00 | Divers canaux | | 4 00 | 4 00 | 8 00 |
| 354 18 | | 354 18 | Ventes des terres, chemin de fer Intercolonial | 354 18 | | | 354 18 |
| 68,310 56 | 35,705 06 | 104,015 62 | Totaux | 2,315 92 | 44,599 64 | 57,100 06 | 104,015 62 |

Ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 1er novembre 1897.

LEONARD SHANNON,
*Comptable.*

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ETAT indiquant les remboursements des péages des canaux payés pendant l'exercice 1896-97.

| Date. | A qui payé. | Remboursements de péages sur | Canaux. | Montant. | Total. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1896. | | | | $ c. | $ c. |
| 2 oct. . | Cie Canadienne de Transbordement et d'Exportation. .... | Houille, trav. du gouvern. | St-Laurent . | 62 21 | |
| 2 do | Cie Canadienne de Transbordement et d'Exportation. .... | do do do . | do .. | 94 38 | |
| 2 do | Cie de Transbordement de Kingston et Montréal. .... | Laissez-passer non empl.. | do .. | 18 78 | |
| 30 do | Cie Canadienne de Transbordement et d'Exportation...... | Houille, trav. du gouvern. | do .. | 139 01 | |
| 19 nov.. | Cie de Transbordement de Kingston et Montréal. ...... | do do do . | do .. | 104 70 | |
| 19 do | Cie de Transport de Montréal.. | Ciment do do . | do .. | 17 67 | |
| 28 do | Cie de houille de George Hall.. | Houille do do . | do .. | 62 00 | |
| 28 do | Cie Canadienne de Transbordement et d'Exportation.. .... | do do do . | do .. | 89 37 | |
| 28 do | Cie de Transport de Montréal. | Ciment do do . | do .. | 17 78 | |
| 1897. | | | | | |
| 4 janv.. | H. Muir et Fils... ..... .... | Barge " Riley "......... | do .. | 20 27 | |
| do 25 | Cie Canadienne de Transbordement et d'Exportation. . .. | Laissez-passer non empl. et payé 2 fois.. ...... | do .. | 53 02 | |
| 18 fév . | Kingman, Brown et Cie. ..... | Payé en plus sur quaiage. | do . | 38 75 | |
| 16 mars. | Ch. de fer de Vermont-Central. | Maïs et blé.... ........ | do .. | 34 50 | |
| 17 mai.. | Capt. Hefferman .... ... .... | Houille, trav. du gouvern. | do .. | 227 02 | |
| 30 juin . | do ......... .. | do do do . | do .. | 146 33 | |
| | | | | | 1,125 79 |
| 1896. | | | | | |
| 9 oct.. | Battle et Newman.... ..... .. | Matériaux do do . | Welland.... | 55 31 | |
| 14 do | G. E. Morden............... | Bois de ser. do do . | do .... | 152 01 | 207 32 |
| | Total............. | ... ........ .......... | .......... | .. . ..... | 1,333 11 |

LEONARD SHANNON,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1897.

ETAT indiquant les remboursements des loyers payés pendant l'exercice 1896-97.

| Date. | —— | Montant. | Total. |
|---|---|---|---|
| 1897. | | $ c. | $ c. |
| 22 janv.. | Dey Frères.............. | 36 66 | |
| 22 mars. | Succession de feu Jno. Brannigan.............. | 6 66 | |
| | Total......... | ... ...... | 43 32 |

LEONARD SHANNON,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1897.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

(Y compris les montants payés au chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse et au chemin de fer Européen et Nord-Américain, N.-B.)

| —— | Année. | Construction. | Frais d'exploitation, y compris le chemin de fer Embranchement de Windsor. | Revenu perçu, y compris le chemin de fer Embranchement de Windsor. |
|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. |
| Dépensé avant la confédération.... | ........ | 10,766,725 54 | ........... | ........... |
| do depuis do .... | 1868 | 483,353 65 | 359,961 08 | 420,752 58 |
| do do do .... | 1869 | 282,615 18 | 387,548 47 | 455,022 76 |
| do do do .... | 1870 | 1,729,381 49 | 445,208 75 | 471,245 09 |
| do do do .... | 1871 | 2,916,782 13 | 442,993 31 | 565,713 52 |
| do do do .... | 1872 | 5,131,141 51 | 595,076 22 | 622,900 56 |
| do do do .... | 1873 | 5,201,450 37 | 1,011,892 60 | 703,458 26 |
| do do do .... | 1874 | 3,614,898 81 | 1,847,175 24 | 893,430 17 |
| do do do .... | 1875 | 3,426,099 55 | 1,532,589 62 | 861,593 43 |
| do do do ... | 1876 | 1,108,321 59 | 1,277,197 79 | 848,861 46 |
| do do do .... | 1877 | 1,318,352 19 | 1,661,673 55 | 1,154,445 35 |
| do do do .... | 1878 | 408,816 74 | 1,811,273 56 | 1,378,946 78 |
| do do do .... | 1879 | 226,639 19 | 2,010,183 22 | 1,294,099 69 |
| do do do .... | 1880 | 2,048,014 60 | 1,607,956 70 | 1,520,310 45 |
| do do do .... | 1881 | 608,732 80 | 1,780,353 53 | 1,777,856 76 |
| do do do .... | 1882 | 585,568 79 | 2,080,592 37 | 2,100,315 85 |
| do do do .... | 1883 | 1,616,632 96 | 2,383,477 20 | 2,395,034 99 |
| do do do .... | 1884 | 1,405,377 52 | 2,366,719 95 | 2,376,666 19 |
| do do do .... | 1885 | 1,195,363 08 | 2,460,229 87 | 2,392,605 00 |
| do do do .... | 1886 | 544,958 17 | 2,508,473 10 | 2,406,858 88 |
| do do do .... | 1887 | 823,070 86 | 2,854,158 91 | 2,621,337 41 |
| do do do .... | 1888 | 742,203 09 | 3,300,481 94 | 2,937,337 40 |
| do do do .... | 1889 | 655,228 13 | 3,174,785 19 | 2,923,736 46 |
| do do do .... | 1890 | 365,246 48 | 3,500,455 80 | 2,958,243 38 |
| do do do .... | 1891 | 79,929 34 | 3,691,273 65 | 3,007,630 51 |
| do do do .... | 1892 | 168,101 77 | 3,458,891 39 | 2,978,950 82 |
| do do do ... | 1893 | 228,984 79 | 3,062,207 45 | 3,099,815 20 |
| do do do .... | 1894 | 166,362 43 | 2,999,317 07 | 3,020,485 74 |
| do do do .... | 1895 | 327,034 51 | 2,964,940 98 | 2,979,795 59 |
| do do do .... | 1896 | 259,105 23 | 3,029,304 08 | 2,994,201 93 |
| do do do .... | 1897 | 145,142 00 | 2,936,789 71 | 2,906,631 25 |
| Total................... | ....... | *48,579,634 49 | 63,543,182 30 | 57,068,283 46 |

* Y compris $296,872.90 imputés au fonds consolidé.

Coût total de la construction comme ci-dessus... ........................ $48,579,634 49

Moins montants transférés du capital au fonds consolidé, comme suit:—

| | Chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse. | Chemin de fer Européen et Nord-Américain. | |
|---|---|---|---|
| 1868............ | $ 16,800 99 | $ 11,302 89 | |
| 1870.............. | 34,403 45 | 1,749 21 | |
| 1871.............. | 50,405 69 | ............. | |
| 1873.............. | 106,899 59 | 75,311 08 | |
| | $ 208,509 72 | $ 83,363 18 | |
| | | 208,509 72 | |
| | | | 296,872 90 |
| | | | $48,282,761 59 |
| Chemin de fer du Cap-Breton....... | | | 3,860,289 54 |
| do Oxford et New Glasgow.......... | | | 1,949,063 21 |
| do Prolongement-Est.......... | | | 1,324,042 81 |
| Total du coût du système du ch. fer Intercolonial.......... | | | $55,416,157 15 |
| Gouverneur général, wagon "Victoria"........ | | | 1,290 31 |
| Conforme avec les Comptes Publics, 1897, page xvi.......... | | | $55,417,447 46 |

LEONARD SHANNON,
*Comptable.*

Ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 1er novembre 1897.

CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

| —— | Année. | Capital. | Frais d'exploitation. | Revenu perçu. |
|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. |
| Dépensé par le gouvern. avant la confédération..... | ...... | .............. | .............. | .............. |
| do depuis do .... | 1868 | .............. | .............. | .............. |
| do do do ..... | 1869 | .............. | .............. | .............. |
| do do do ..... | 1870 | .............. | .............. | .............. |
| do do do ...... | 1871 | .............. | .............. | .............. |
| do do do .... | 1872 | .............. | .............. | .............. |
| do do do .... | 1873 | .............. | .............. | .............. |
| do do do ...... | 1874 | .............. | .............. | .............. |
| do do do ...... | 1875 | .............. | .............. | .............. |
| do do do ...... | 1876 | .............. | .............. | .............. |
| do do do .... | 1877 | .............. | .............. | .............. |
| do do do ...... | 1878 | .............. | .............. | .............. |
| do do do ... | 1879 | .............. | .............. | .............. |
| do do do ..... | 1880 | .............. | .............. | .............. |
| do do do .... | 1881 | .............. | .............. | .............. |
| do do do ...... | 1882 | .............. | .............. | .............. |
| do do do ...... | 1883 | .............. | .............. | .............. |
| do do do ...... | 1884 | 1,284,311 97 | 10,033 77 | 30,767 66 |
| do do do ...... | 1885 | 2,055 92 | 78,273 65 | 73,050 01 |
| do do do ...... | 1886 | 183 79 | 94,756 06 | 66,893 11 |
| do do do ...... | 1887 | .............. | 94,254 04 | 64,107 10 |
| do do do ...... | 1888 | .............. | 90,954 73 | 70,552 20 |
| do do do .... | 1889 | 34,235 73 | 90,719 04 | 72,436 65 |
| do do do ...... | 1890 | .............. | 79,102 77 | 84,658 95 |
| do do do ...... | 1891 | 3,255 40 | * | † |
| do do do ...... | 1892 | .............. | * | † |
| do do do ...... | 1893 | .............. | * | † |
| do do do ..... | 1894 | .............. | * | † |
| do do do ... | 1895 | .............. | * | † |
| do do do .... | 1896 | .............. | * | † |
| do do do ..... | 1897 | .............. | * | † |
| Total.............................. | ...... | ‡1,324,042 81 | 538,094 06 | 462,465 68 |

* Compris dans les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial † Compris dans le revenu du chemin de fer Intercolonial. ‡ Compris dans le coût total du réseau du chemin de fer Intercolonial, page 32.

LEONARD SHANNON,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1897.

CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE CARLETON.

| — | Année. | Capital. | Frais d'exploitation. | Revenu reçu. |
|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. |
| Dépensé par le govern. avant la confédération | ... | ... | ... | ... |
| do depuis do | 1868 | ... | ... | ... |
| do do do | 1869 | ... | ... | ... |
| do do do | 1870 | ... | ... | ... |
| do do do | 1871 | ... | ... | ... |
| do do do | 1872 | ... | ... | ... |
| do do do | 1873 | ... | ... | ... |
| do do do | 1874 | ... | ... | ... |
| do do do | 1875 | ... | ... | ... |
| do do do | 1876 | ... | ... | ... |
| do do do | 1877 | ... | ... | ... |
| do do do | 1878 | ... | ... | ... |
| do do do | 1879 | ... | ... | ... |
| do do do | 1880 | ... | ... | ... |
| do do do | 1881 | ... | ... | ... |
| do do do | 1882 | ... | ... | ... |
| do do do | 1883 | ... | ... | ... |
| do do do | 1884 | ... | ... | ... |
| do do do | 1885 | ... | ... | ... |
| do do do | 1886 | 85,610 69 | ... | ... |
| do do do | 1887 | 2,299 62 | ... | ... |
| do do do | 1888 | 500 17 | ... | ... |
| do do do | 1889 | ... | ... | ... |
| do do do | 1890 | ... | ... | ... |
| do do do | 1891 | ... | ... | ... |
| do do do | 1892 | ... | ... | ... |
| do do do | 1893 | ... | ... | ... |
| do do do | 1896 | ... | ... | ... |
| do do do | 1897 | ... | ... | ... |
| Total | ... | *88,410 48 | ... | ... |

*56 Victoria, chap. 6, a transféré le chemin de fer d'embranchement de Carleton à la ville de Saint-Jean, N.-B., pour la somme de $40,000, qui fut payée au receveur général en mars 1893.

LEONARD SHANNON,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1897.

CHEMIN DE FER DU CAP-BRETON.

| — | Année. | Capital. | Frais d'exploitation. |
| --- | --- | --- | --- |
| | | $ c. | $ c. |
| Dépensé par le gouvernement avant la confédération | 1868 | ............ | ............ |
| do depuis do | 1869 | ............ | ............ |
| do do do | 1870 | ............ | ............ |
| do do do | 1871 | ............ | ............ |
| do do do | 1872 | ............ | ............ |
| do do do | 1873 | ............ | ............ |
| do do do | 1874 | ............ | ............ |
| do do do | 1875 | ............ | ............ |
| do do do | 1876 | ............ | ............ |
| do do do | 1877 | ............ | ............ |
| do do do | 1878 | ............ | ............ |
| do do do | 1879 | ............ | ............ |
| do do do | 1880 | ............ | ............ |
| do do do | 1881 | ............ | ............ |
| do do do | 1882 | ............ | ............ |
| do do do | 1883 | ............ | ............ |
| do do do | 1884 | ............ | ............ |
| do do do | 1885 | ............ | ............ |
| do do do | 1886 | ............ | ............ |
| do do do | 1887 | 76,501 89 | ............ |
| do do do | 1888 | 689,450 50 | ............ |
| do do po | 1889 | 1,083,276 60 | ............ |
| do do do | 1890 | 1,170,523 62 | ............ |
| do do do | 1891 | 521,441 62 | ............ |
| do do do | 1892 | 99,936 96 | ............ |
| do do do | 1893 | 59,982 74 | ............ |
| do do do | 1894 | 158,770 61 | ............ |
| do do do | 1895 | * | ............ |
| do do do | 1896 | * | ............ |
| do do do | 1897 | 405 00 | ............ |
| Total | ...... | §3,860,289 54 | † |

* Compris dans le capital du chemin de fer Intercolonial. † Compris dans les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial.

§ Compris dans le coût total du système du chemin de fer Intercolonial, *voir* page 32.

LEONARD SHANNON,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1897.

CHEMIN DE FER OXFORD ET NEW-GLASGOW.

| — | Année. | Capital. | Frais d'exploitation. |
|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. |
| Dépensé par le gouvernement avant la confédération | 1868 | ........... | ........... |
| do depuis do | 1869 | ........... | ........... |
| do do do | 1870 | ........... | ........... |
| do do do | 1871 | ........... | ........... |
| do do do | 1872 | ........... | ........... |
| do do do | 1873 | ........... | ........... |
| do do do | 1874 | ........... | ........... |
| do do do | 1875 | ........... | ........... |
| do do do | 1876 | ........... | ........... |
| do do do | 1877 | ........... | ........... |
| do do do | 1878 | ........... | ........... |
| do do do | 1879 | ........... | ........... |
| do do do | 1880 | ........... | ........... |
| do do do | 1881 | ........... | ........... |
| do do do | 1882 | ........... | ........... |
| do do do | 1883 | ........... | ........... |
| do do do | 1884 | ........... | ........... |
| do do do | 1885 | ........... | ........... |
| do do do | 1886 | ........... | ........... |
| do do do | 1887 | ........... | ........... |
| do do do | 1888 | 280,932 35 | ........... |
| do do do | 1889 | 840,553 57 | ........... |
| do do do | 1890 | 434,074 60 | ........... |
| do do do | 1891 | 220,886 39 | ........... |
| do do do | 1892 | 48,745 23 | ........... |
| do do do | 1893 | 7,922 80 | ........... |
| do do do | 1894 | 112,382 75 | ........... |
| do do do | 1895 | * | ........... |
| do do do | 1896 | * | ........... |
| do do do | 1897 | 3,565 52 | ........... |
| Total | ...... | 1,949,063 21 | † |

*Compris dans le capital du chemin de fer Intercolonial. †Compris dans les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial.

§Compris dans le coût total du système du chemin de fer Intercolonial, *voir* page 32.

LEONARD SHANNON,
*Comptable.*

Ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 1er novembre 1897.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

LIGNE DIRECTE ENTRE MONTRÉAL ET L'EUROPE.

| —— | Année. | Construction. | Frais d'exploitation. | Revenu perçu. |
|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. |
| Dépensé par le gouvernement avant la confédération. | 1868 | ............ | ............ | ............ |
| do depuis do ...... | 1869 | ............ | ............ | ............ |
| do do do .... | 1870 | ............ | ............ | ............ |
| do do do .... | 1871 | ............ | ............ | ............ |
| do do do ...... | 1872 | ............ | ............ | ............ |
| do do do ..... | 1873 | ............ | ............ | ............ |
| do do do .... | 1874 | ............ | ............ | ............ |
| do do do ...... | 1875 | ............ | ............ | ............ |
| do do do .... | 1876 | ............ | ............ | ............ |
| do do do ...... | 1877 | ............ | ............ | ............ |
| do do do ..... | 1878 | ............ | ............ | ............ |
| do do do ...... | 1879 | ............ | ............ | ............ |
| do do do .... | 1880 | ............ | ............ | ............ |
| do do do ..... | 1881 | ............ | ............ | ............ |
| do do do ...... | 1882 | ............ | ............ | ............ |
| do do do ..... | 1883 | ............ | ............ | ............ |
| do do do ..... | 1884 | ............ | ............ | ............ |
| do do do ...... | 1885 | 49,587 45 | ............ | ............ |
| do do do .... | 1886 | 135,214 38 | ............ | ............ |
| do do do ...... | 1887 | 24,157 32 | ............ | ............ |
| do do do .... | 1888 | 397 35 | ............ | ............ |
| do do do ...... | 1889 | ............ | ............ | ............ |
| do do do .... | 1890 | ............ | ............ | ............ |
| do do do ..... | 1891 | 124,568 23 | ............ | ............ |
| do do do ...... | 1892 | ............ | ............ | ............ |
| do do do ..... | 1893 | ............ | ............ | ............ |
| do do do ..... | 1894 | 17 99 | ............ | ............ |
| do do do ...... | 1895 | ............ | ............ | ............ |
| do do do .... | 1896 | ............ | ............ | ............ |
| do do do ...... | 1897 | ............ | ............ | ............ |
| Total.......................... | .... | *333,942 72 | ............ | ............ |

*Conforme avec les Comptes Publics de 1897, page xvi.

LEONARD SHANNON,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1897.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

| — | Année. | Construction. | Frais d'exploitation. | Revenu perçu. |
|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. |
| Dépensé par le gouvernement avant la confédération. | ...... | 3,114,735 11 | .............. | .............. |
| do depuis do ..... | 1874 | .. .......... | 750 00 | .............. |
| do do do ...... | 1875 | 46,086 63 | 49,344 62 | 24,493 99 |
| do do do ..... | 1876 | 42,546 10 | 219,930 43 | 118,060 96 |
| do do do ..... | 1877 | 200,000 00 | 228,595 25 | 130,664 92 |
| do do do ..... | 1878 | 6,551 86 | 221,599 49 | 135,899 60 |
| do do do ...... | 1879 | 40,129 05 | 223,313 12 | 125,855 91 |
| do do do ...... | 1880 | 16,539 82 | 164,640 55 | 113,851 11 |
| do do do ..... | 1881 | ... ......... | 203,122 88 | 131,131 43 |
| do do do .... | 1882 | 402 03 | 228,259 97 | 137,267 54 |
| do do do ...... | 1883 | 57,186 02 | 252,808 41 | 146,170 42 |
| do do do ..... | 1884 | 130,663 38 | 236,428 13 | 144,504 12 |
| do do do ...... | 1885 | 76,956 56 | 211,207 01 | 158,588 06 |
| do do do ..... | 1886 | 4,668 33 | 216,744 34 | 155,584 36 |
| do do do ..... | 1887 | 5,800 00 | 204,237 45 | 155,303 37 |
| do do do ...... | 1888 | .............. | 229,639 95 | 158,363 62 |
| do do do ..... | 1889 | .... ........ | 247,559 44 | 171,369 56 |
| do do do ..... | 1890 | .... ........ | 266,485 85 | 160,971 78 |
| do do do .... | 1891 | . . .......... | 257,990 08 | 174,258 05 |
| ds do do .... | 1892 | 8,300 49 | 289,706 38 | 157,442 69 |
| do do do ...... | 1893 | .............. | 226,422 17 | 162,690 42 |
| do do do ...... | 1894 | .... ......... | 226,891 06 | 158,533 83 |
| do do do ...... | 1895 | ............ | 232,905 19 | 149,654 78 |
| do do do .. . | 1896 | .... ... .... | 225,138 56 | 146,476 54 |
| do do do ...... | 1897 | .............. | 240,489 90 | 153,443 13 |
| Total..... ......... .......... | .... | 3,750,565 38 | 5,104,210 23 | 3,270,580 19 |

LEONARD SHANNON,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1897.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

| — | Année. | Construction, y compris subvention de $25,000,000. | Frais d'exploitation. | Revenu perçu. |
|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. |
| Dépensé par le gouvernem. avant la confédération.. | ...... | ............... | .............. | .............. |
| do depuis do .. | 1868 | ............... | .............. | .............. |
| do do do .. | 1869 | ............... | .............. | .............. |
| do do do .. | 1870 | ............... | .............. | .............. |
| do do do .. | 1871 | 30,148 32 | .............. | .............. |
| do do do .. | 1872 | 489,428 16 | .............. | .............. |
| do do do .. | 1873 | 561,818 44 | .............. | .............. |
| do do do .. | 1874 | 310,224 88 | .............. | .............. |
| do do do .. | 1875 | 1,546,241 67 | .............. | .............. |
| do do do .. | 1876 | 3,346,567 06 | .............. | .............. |
| do do do .. | 1877 | 1,691,149 97 | .............. | .............. |
| do do do .. | 1878 | 2,228,373 13 | .............. | .............. |
| do do do .. | 1879 | 2,240,285 47 | .............. | .............. |
| do do do .. | 1880 | 4,044,522 72 | 78,892 01 | 104,975 69 |
| do do do .. | 1881 | 4,968,503 93 | 236,944 98 | 291,498 06 |
| do do do .. | 1882 | (1) 4,589,075 79 | 1,786 20 | .............. |
| do do do .. | 1883 | (2) 10,033,800 04 | 266 09 | .............. |
| do do do .. | 1884 | (3) 11,192,722 02 | 327 02 | .............. |
| do do do .. | 1885 | (4) 9,900,281 53 | .............. | .............. |
| do do do .. | 1886 | (5) 3,672,584 81 | .............. | .............. |
| do do do .. | 1887 | (6) 915,057 49 | .............. | .............. |
| do do do .. | 1888 | 52,098 65 | .............. | .............. |
| do do do .. | 1889 | 86,716 07 | .............. | .............. |
| do do do .. | 1890 | 40,980 54 | .............. | .............. |
| do do do .. | 1891 | 37,367 00 | .............. | .............. |
| do do do .. | 1892 | 66,211 39 | .............. | .............. |
| do do do .. | 1893 | 413,836 49 | .............. | .............. |
| do do do .. | 1894 | 146,539 87 | .............. | .............. |
| do do do .. | 1895 | 49,209 77 | .............. | .............. |
| do do do .. | 1896 | 65,669 49 | .............. | .............. |
| do do do .. | 1897 | 14,054 50 | .............. | .............. |
| Total.................. | ...... | *62,733,469 20 | 318,216 30 | 396,473 75 |

*Ceci s'accorde avec le bilan des Comptes Publics, 1896-97, page xvi.

| | | | |
|---|---|---|---|
| (1) | Comprenant ..................... | $2,210,000 00 | à compte de subvention. |
| (2) | do ..................... | 5,323,076 60 | do |
| (3) | do ..................... | 7,254,208 27 | do |
| (4) | do ..................... | 6,862,201 00 | do |
| (5) | do ..................... | 2,890,427 00 | do |
| (6) | do ..................... | 460,087 13 | do |
| | | *$25,000,000 00 | |

*Voir aussi état n° 3, page 44, pour cette dépense.

LEONARD SHANNON,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1897.

CHEMIN DE FER ANNAPOLIS ET DIGBY.

| | Année. | Capital. | Frais d'exploitation. |
|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. |
| Dépensé par le gouvernement avant la confédération | ..... | ........... | ........... |
| do depuis do | 1868 | ........... | ........... |
| do do do | 1869 | ........... | ........... |
| do do do | 1870 | ........... | ........... |
| do do do | 1871 | ........... | ........... |
| do do do | 1872 | ........... | ........... |
| do do do | 1873 | ........... | ........... |
| do do do | 1874 | ........... | ........... |
| do do do | 1875 | ........... | ........... |
| do do do | 1876 | ........... | ........... |
| do do do | 1877 | ........... | ........... |
| do do do | 1878 | ........... | ........... |
| do do do | 1879 | ........... | ........... |
| do do do | 1880 | ........... | ........... |
| do do do | 1881 | ........... | ........... |
| do do do | 1882 | ........... | ........... |
| do do do | 1883 | ........... | ........... |
| do do do | 1884 | ........... | ........... |
| do do do | 1885 | ........... | ........... |
| do do do | 1886 | ........... | ........... |
| do do do | 1887 | ........... | ........... |
| do do do | 1888 | ........... | ........... |
| do do do | 1889 | 9,847 27 | ........... |
| do do do | 1890 | 381,942 75 | ........... |
| do do do | 1891 | 196,869 36 | ........... |
| do do do | 1892 | 26,129 39 | ........... |
| do do do | 1893 | 2,190 62 | ........... |
| do do do | 1894 | 1,675 36 | ........... |
| do do do | 1895 | 570 55 | ........... |
| do do do | 1896 | ........... | ........... |
| do do do | 1897 | 41,457 29 | ........... |
| Total | ..... | * 660,683 09 | ........... |

* De ce montant le parlement a voté en vertu de 52 Vic., chap. 8, la somme de $500,000 de subvention au chemin de fer des Comtés de l'Ouest, laquelle est aussi indiquée dans l'état des subventions, page 44.

LEONARD SHANNON,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1897.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ETAT indiquant les sommes dépensées au compte du capital par les chemins de fer.

| Chemins de fer. | — | — |
|---|---|---|
| | $ c. | $ c |
| Intercolonial | 48,282,761 59 | |
| Cap-Breton | 3,860,289 54 | |
| Oxford et New-Glasgow | 1,949,063 21 | |
| Prolongement de l'Est | 1,324,042 81 | |
| Wagon " Victoria " du gouverneur général | 1,290 31 | |
| | | 55,417,447 46 |
| Embranchement de Carleton | | 48,410 48 |
| Montreal and European Short Line | | 333,942 72 |
| Ile du Prince-Edouard | | 3,750,565 38 |
| Pacifique Canadien | | 62,733,469 20 |
| Annapolis et Digby | | 660,683 09 |
| Total | | 122,944,518 33 |
| *Memo.* re *Récapitulation—Chemins de fer.* | | |
| Coût total d'après l'état ci-dessus | | 122,944,518 33 |
| Ajoutez les sommes transférées du capital au fonds consolidé, chemin de fer Intercolonial. *Voir* état page 32 | | 296,872 90 |
| S'accorde avec le coût total de la construction, d'après l'état | | 123,241,391 23 |

LEONARD SHANNON,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1897.

RÉCAPITULATION—CHEMINS DE FER..

| —— | Année. | Construction. | Frais d'exploitation. | Revenu perçu. |
|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. |
| Dépensé par le gouvern. avant la confédération | ...... | 13,881,460 65 | .. .......... | ............... |
| do depuis do | 1868 | 483,353 65 | 359,961 08 | 420,752 58 |
| do do do | 1869 | 282,615 18 | 387,548 47 | 455,022 76 |
| do do do | 1870 | 1,729,381 49 | 445,208 75 | 471,245 09 |
| do do do | 1871 | 2,946,930 45 | 442,993 31 | 565,713 52 |
| do do do | 1872 | 5,620,569 67 | 595,076 22 | 622,900 56 |
| do do do | 1873 | 5,763,268 81 | 1,011,892 60 | 703,458 26 |
| do do do | 1874 | 3,925,123 69 | 1,847,925 24 | 893,430 17 |
| do do do | 1875 | 5,018,427 85 | 1,581,934 24 | 886,087 42 |
| do do do | 1876 | 4,497,434 75 | 1,497,128 22 | 966,922 42 |
| do do do | 1877 | 3,209,502 16 | 1,890,268 80 | 1,285,110 27 |
| do do do | 1878 | 2,643,741 73 | 2,032,873 05 | 1,514,846 38 |
| do do do | 1879 | 2,507,053 71 | 2,233,496 34 | 1,419,955 60 |
| do do do | 1880 | 6,109,077 14 | 1,851,489 26 | 1,739,137 25 |
| do do do | 1881 | 5,577,236 73 | 2,220,421 39 | 2,200,486 25 |
| do do do | 1882 | 5,175,046 61 | 2,310,638 54 | 2,237,583 39 |
| do do do | 1883 | 11,707,619 02 | 2,636,551 70 | 2,541,205 41 |
| do do do | 1884 | 14,013,074 89 | 2,613,508 87 | 2,551,937 97 |
| do do do | 1885 | 11,224,244 54 | 2,749,710 53 | 2,624,243 07 |
| do do do | 1886 | 4,443,220 17 | 2,819,973 50 | 2,628,336 35 |
| do do do | 1887 | 1,846,887 18 | 3,152,650 40 | 2,840,747 88 |
| do do do | 1888 | 1,765,582 11 | 3,621,076 62 | 3,166,253 22 |
| do do do | 1889 | 2,709,857 37 | 3,513,063 67 | 3,167,542 67 |
| do do do | 1890 | 2,392,767 99 | 3,846,044 42 | 3,203,874 11 |
| do do do | 1891 | 1,184,317 34 | 3,949,263 73 | 3,181,888 56 |
| do do do | 1892 | 417,425 73 | 3,748,597 77 | 3,136,393 51 |
| do do do | 1893 | 712,917 44 | 3,288,629 62 | 3,262,505 62 |
| do do do | 1894 | 585,749 01 | 3,226,208 13 | 3,179,019 57 |
| do do do | 1895 | 376,814 83 | 3,197,846 17 | 3,129,450 37 |
| do do do | 1896 | 324,774 72 | 3,254,442 64 | 3,140,678 47 |
| do do do | 1897 | 204,624 31 | 3,195,959 58 | 3,060,074 38 |
| Total ................. | ...... | 123,280,100 92 | 69,522,382 86 | 61,196,803 08 |

| | |
|---|---|
| * Montant total payé pour construction.................................. | $123,280,100 92 |
| Moins montant reçu de la ville de Saint-Jean, N.-B., comme achat de l'embranchement de Carleton.................................................. | 40,000 00 |
| Total de la construction..................................... | $123,240,100 92 |
| Ajoutez—dépense pour le wagon "Victoria" du gouverneur général..... | 1,290 31 |
| | $123,241,391 23 |

LEONARD SHANNON,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1897.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

## RÉCAPITULATION—CHEMINS DE FER ET CANAUX.

### DÉPENSES.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Chemins de fer—Compte du capital, *voir* état page 41 | | $ | 122,944,518 33 |
| Canaux— do do 27 | | | 69,297,152 06 |
| Coût total des chemins de fer et canaux de l'Etat—Compte du capital | | $ | 192,241,670 39 |
| Subventions aux chemins de fer, imputables sur le fonds consolidé d'après l'état n° 3, page 44 | | $ 41,890,887 33 | |
| MOINS subventions, déjà comprises dans le compte du capital des chemins de fer (état page 41) au chemin de fer Canadien du Pacifique | $ 25,000,000 00 | | |
| Chemin de fer des Comtés de l'Ouest | 500,000 00 | | |
| | | 25,500,000 00 | |
| | | | 16,390,887 33 |
| *Dépense totale pour chemins de fer et canaux, compte du capital, et subventions aux chemins de fer | | $ | 208,632,557 72 |

### REVENU.

| | | |
|---|---|---|
| Canaux, revenu reçu depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 30 juin 1897. (Pour détails, *voir* page 27) | $ | 11,302,577 27 |
| Chemins de fer, revenu reçu depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 30 juin 1897. (Pour détails, *voir* page 42) | | 61,196,803 08 |
| Revenu total reçu depuis le 1er juillet 1897 | $ | 72,499,380 35 |
| Memo des frais d'exploitation et d'entretien des chemins de fer et canaux jusqu'au 30 juin 1897 :— | | |
| Canaux, imputables sur le revenu | $ | 2,453,498 27 |
| MOINS avant la confédération | | 98,378 46 |
| | $ | 2,355,119 81 |
| Depuis la confédération (1er juillet 1867) jusqu'au 30 juin 1897 :— | | |
| Personnel | | 6,764,673 31 |
| Réparations | | 5,282,172 88 |
| Total des canaux, *voir* état, page 27 | $ | 14,401,966 00 |
| Chemins de fer, frais d'exploitation, *voir* page 42 | | 69,522,382 86 |
| Total | $ | 83,924,348 86 |

* Cette somme ne comprend pas la subvention annuelle de $186,600 payable semi-annuellement pendant vingt ans à partir du 1er juillet 1889, à la Compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest ; non plus que le paiement annuel de $119,700 au gouvernement provincial de Québec, comme intérêt à 5 pour 100 sur la somme de $2,394,000 accordée par 47 Vic., ch. 8 (1884), pour la ligne entre Ottawa et Québec, laquelle somme est maintenant transférée à la dette publique comme obligation. (*Voir* Comptes publics, 1896-97, p. X.) Ces sommes sont administrées par le ministère des finances.

LEONARD SHANNON,
*Comptable.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1897.

PARTIE III

# CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS

# N° 1.

## CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS.

TABLEAU des subventions en argent accordées et payées en aide à la construction de chemins de fer.

| Numéro. | Nom du chemin de fer. | Sur les chemins de fer suivants. Nombre de milles construits. | Nombre de milles subventionnés. | Subvention payée et disponible au 30 juin 1897. | Subvention payée au 30 juin 1897. | Subvention payée au 30 juin 1897. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | $ c. | $ c. | $ c. |
| 1 | Albert-Sud | 16 | 16 | 50,460 00 | 50,460 00 | 50,460 00 |
| 2 | Baie-des-Chaleurs | 70 | 70 | 620,000 00 | 620,000 00 | 620,000 00 |
| 3 | Jonction de Beauharnois | 19·50 | 19·50 | 62,400 00 | 62,400 00 | 62,400 00 |
| 4 | Belleville et Hastings-Nord | 6·84 | 6·84 | 21,888 00 | 21,888 00 | 21,888 00 |
| 5 | Brantford, Waterloo et Lac-Erié | 18 | 18 | 57,600 00 | 57,600 00 | 57,600 00 |
| 6 | Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie | 44·50 | 44·50 | 105,200 00 | 105,200 00 | 105,200 00 |
| 7 | Bouctouche et Moncton | 31·75 | 31·75 | 101,600 00 | 101,600 00 | 101,600 00 |
| 8 | Canada-Atlantique | 54·05 | 54·05 | 282,355 20 | 282,355 20 | 282,355 20 |
| 9 | Canada-Central | 120 | 120 | 1,525,250 00 | 1,525,250 00 | 1,525,250 00 |
| 10 | Canada-Est | 107 | 107 | 342,400 00 | 342,400 00 | 342,400 00 |
| 11 | Canadien du Pacifique | 1,905 | 1,905 | 25,000,000 00 | 25,000,000 00 | 25,000,000 00 |
| 12 | do do (prolongement)* | 185 | 185 | 1,580,000 00 | 1,580,000 00 | 1,580.000 00 |
| 13 | Caraquette | 67 | 67 | 224,000 00 | 224,000 00 | 224,000 00 |
| 14 | Central (du Nouveau-Brunswick) | 44·50 | 59·50 | 185,100 00 | 75,639 00 | 137,100 00 |
| 15 | Vallée de la Cornwallis | 14 | 14 | 44,800 00 | 44,800 00 | 44,800 00 |
| 16 | Colombie et Kootenay | 27·75 | 27·75 | 88,800 00 | 88,800 00 | 88,800 00 |
| 17 | Cumberland | 14 | 14 | 39,850 00 | 39,850 00 | 39,850 00 |
| 18 | Cie de chaux du Canada | 4·80 | 4·80 | 15,360 00 | 15,360 00 | 15,360 00 |
| 19 | Cie de houille du Canada | 27·44 | 27·44 | 87,808 00 | 87,808 00 | 87,808 00 |
| 20 | †Comtés de Drummond | 89·98 | 135·60 | 433,920 00 | 287,936 00 | 287,936 00 |
| 21 | Elgin, Petitcodiac et Havelock | 12 | 12 | 38,400 00 | 38,400 00 | 38,400 00 |
| 22 | Erié et Huron | 30 | 30 | 96,000 00 | 96,000 00 | 96,000 00 |
| 23 | Esquimalt et Nanaïmo | 71 | 71 | 750,000 00 | 750,000 00 | 750,000 00 |
| 24 | Cie de pont et de chemin de fer de Frédéricton et Sainte-Marie | 1·33 | 1·33 | 30,000 00 | 30,000 00 | 30,000 00 |
| 25 | Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié | 12·42 | 12·42 | 39,744 00 | 39,744 00 | 39,744 00 |
| 26 | Grand-Oriental | 12·50 | 12·50 | 40,345 00 | 40,345 00 | 40,345 00 |
| 27 | †Grand-Nord | 44·05 | 143·59 | 517,588 00 | 142,688 00 | 142,688 00 |
| 28 | Jonction de Guelph | 15·25 | 15·25 | 46,000 00 | 46,000 00 | 46,000 00 |
| 29 | Embranchement de Harvey | 3 | 3 | 5,553 57 | 5,553 57 | 5,553 57 |
| 30 | Hereford | 48·50 | 48·50 | 155,200 00 | 155,200 00 | 155,200 00 |
| 31 | Irondale, Bancroft et Ottawa | 45 | 50 | 160,000 00 | 144,000 00 | 144,000 00 |
| 32 | International | 49 | 49 | 156,800 00 | 156,800 00 | 156,800 00 |
| 33 | Joggins | 12 | 12 | 37,500 00 | 37,500 00 | 37,500 00 |
| 34 | Kingston et Pembroke | 15 | 15 | 48,000 00 | 48,000 00 | 48,000 00 |
| 35 | Kingston, Napanee et Ouest | 61·35 | 61·35 | 208,732 80 | 208,732 80 | 208,732 80 |
| 36 | L'Assomption | 3·50 | 3·50 | 11,200 00 | 11,200 00 | 11,200 00 |
| 37 | Lac-Erié et Rivière-Détroit | 84·04 | 84·04 | 338,731 00 | 338,731 00 | 338,731 00 |
| 38 | Colonisation du Lac-Témiscamingue | 45·84 | 45·84 | 310,335 95 | 310,335 95 | 310,335 95 |
| 39 | Leamington et Lac-Sainte-Claire | 16 | 16 | 51,200 00 | 51,200 00 | 51,200 00 |
| 40 | Lotbinière et Mégantic | 30 | 30 | 96,000 00 | 96,000 00 | 96,000 00 |
| 41 | Montréal et Sorel | 44·67 | 44·67 | 93,757 57 | 93,757 57 | 93,757 57 |
| 42 | Montréal et Lac-Champlain | 83 | 83 | 103,600 00 | 103,600 00 | 103,600 00 |
| 43 | Montréal et Ouest | 70 | 70 | 361,270 00 | 361,270 00 | 361,270 00 |
| 44 | Montréal et Lac-Maskinongé | 12·90 | 12·90 | 41,280 00 | 41,280 00 | 41,280 00 |
| 45 | Montréal et Ottawa | 33 | 60 | 192,000 00 | 105,600 00 | 105,600 00 |
| 46 | Colonisation de Montfort | 21 | 33 | 171,600 00 | 67,200 00 | 67,200 00 |
| 47 | Nakusp et Slocan | 36·80 | 38 | 121,600 00 | 117,760 00 | 117,760 00 |
| 48 | Nouveau-Brunswick et I. P.-E. | 35·45 | 35·45 | 113,440 00 | 113,440 00 | 113,440 00 |
| | A reporter | 3,815·71 | 4021·07 | 35,204,669 09 | 34,363,684 09 | 34,425,145 09 |

TABLEAU des subventions en argent accordées et payées en aide à la const.—*Suite.*

| Numéro. | Nom du chemin de fer. | Sur les chemins de fer suivants. Nombre de milles construits. | Nombre de milles subventionnés. | Subvention payée et disponible au 30 juin 1897. | Subvention payée au 30 juin 1897. | Subvention payée au 1er nov. 1897. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | $ c. | $ c. | $ c. |
| | Report.............. | 3,815·71 | 4,021·07 | 35,204,669 09 | 34,363,684 09 | 34,415,145 09 |
| 49 | Cie de ch. de fer et de h. de N.-Glasgow | 12·45 | 12·45 | 39,840 00 | 39,840 00 | 39,840 00 |
| 50 | Nord et Jonction du Pacifique........ | 110 | 110 | 1,320,000 00 | 1,320,000 00 | 1,320,000 00 |
| 51 | Central de la Nouvelle-Ecosse........ | 73·50 | 73·50 | 230,700 00 | 230,700 00 | 230,700 00 |
| 52 | Ontario, Belmont et Nord .......... | 9·60 | 10 | 32,000 00 | 30,720 00 | 30,720 00 |
| 53 | Ontario et Québec.................... | 61·25 | 61·25 | 196,000 00 | 196,000 00 | 196,000 00 |
| 54 | Montagne-d'Orford .................. | 26·50 | 26·50 | 84,800 00 | 84,800 00 | 84,800 00 |
| 55 | Cie de ch. de fer et de navig. d'Oshawa. | 7 | 7 | 22,400 00 | 22,400 00 | 22,400 00 |
| 56 | Ottawa et Vallée de la Gatineau...... | 54 | 54 | 320,000 00 | 284,128 00 | 284,128 00 |
| 57 | †Ottawa, Arnprior et Parry-Sound.... | 107 | 163 | 609,600 00 | 430,400 00 | 430,400 00 |
| 58 | Colonisation de Parry-Sound.......... | 47·75 | 47·75 | 152,800 00 | 152,800 00 | 152,800 00 |
| 59 | Pontiac et Jonction du Pacifique ..... | 70 | 70 | 307,850 00 | 193,578 00 | 193,578 00 |
| 60 | †Jonction de Phillipsburg... ......... | 6·75 | 7·41 | 23,712 00 | 21,600 00 | 21,600 00 |
| 61 | Pontiac et Renfrew .................. | 4·25 | 4·25 | 13,600 00 | 13,600 00 | 13,600 00 |
| 62 | Port Arthur, Duluth et Ouest........ | 84·75 | 84·75 | 271,200 00 | 271,200 00 | 271,200 00 |
| 63 | Québec-Central...................... | 74·86 | 74·86 | 348,342 00 | 348,342 00 | 348,342 00 |
| 64 | Québec et Lac-Saint-Jean............ | 245·85 | 245·85 | 1,006,743 50 | 1,006,743 50 | 1,006,743 50 |
| 65 | Québec, Montmorency et Charlevoix.. | 30 | 30 | 96,000 00 | 96,000 00 | 96,000 00 |
| 66 | Shuswap et Okanagan................ | 51 | 51 | 163,200 00 | 163,200 00 | 163,200 00 |
| 67 | Norfolk-Sud......................... | 17 | 17 | 54,400 00 | 54,400 00 | 54,400 00 |
| 68 | Sainte-Catherine et Niagara-Central.. | 12 | 12 | 38,400 00 | 38,400 00 | 38,400 00 |
| 69 | Tunnel de la frontière Sainte-Claire... | 2·23 | 2·23 | 375,000 00 | 375,000 00 | 375,000 00 |
| 70 | Saint-Laurent et Basses-Laurentides.. | 38·85 | 38·85 | 217,600 00 | 217,600 00 | 217,600 00 |
| 71 | St-Louis, Richibouctou et Bouctouche. | 7 | 7 | 22,400 00 | 22,400 00 | 22,400 00 |
| 72 | †Saint-Laurent et Adirondack........ | 20·32 | 33·81 | 108,201 60 | 65,001 60 | 65,001 60 |
| 73 | Témiscouata......................... | 112·95 | 112·95 | 645,950 00 | 645,950 00 | 645,950 00 |
| 74 | Mille-Iles ........................... | 4·33 | 4·33 | 24,400 00 | 24,400 00 | 24,400 00 |
| 75 | †Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique.... | 16 | 19·50 | 62,400 00 | 51,200 00 | 51,200 00 |
| 76 | Vallée de la Tobique............. ... | 27·88 | 27·88 | 134,016 00 | 134,016 00 | 134,016 00 |
| 77 | Toronto, Grey et Bruce .............. | 4·60 | 4·60 | 14,656 00 | 14,656 00 | 14,656 00 |
| 78 | †Comtés-Unis ....................... | 59 | 65 | 208,000 00 | 187,328 00 | 187,328 00 |
| 79 | Jonction de Waterloo................ | 10·25 | 10·25 | 32,800 00 | 32,800 00 | 32,800 00 |
| 80 | Comtés de l'Ouest.................... | 20 | 20 | 500,000 00 | 500,000 00 | 500,000 00 |
| 81 | Pacifique d'Ontario-Ouest............ | 18·75 | 18·75 | 60,000 00 | 60,000 00 | 60,000 00 |
| 82 | Cap de la Madeleine.................. | 2·32 | 3 | 9,600 00 | 7,424 00 | 7,424 00 |
| 83 | †Rive du Golfe ...................... | ...... | 17·50 | 56,000 00 | 28,635 05 | 38,400 00 |
| 84 | †Saint-Stephen et Milltown ..... .. | 3·50 | 4·64 | 14,848 00 | 9,635 89 | 9,635 89 |
| | Total.................. | 5,281·19 | 5,573·93 | 43,201,328 19 | 41,738,582 13 | 41,809,808 08 |

*Comprend les 160 milles du chemin de fer de la Rive-Nord.

†Par le 60-61 Vict., chap. 4, une subvention de $3,200 par mille fut autorisée pour un certain nombre de milles de ce chemin de fer spécifiés dans l'Acte du parlement, ainsi que—à part la somme de $3,200 par mille—une autre subvention de 50 pour 100 sur tant du coût moyen des milles subventionnés, la dite subvention ne devant pas dépasser en totalité la somme de $6,400 par mille.

La somme de certaines des subventions autorisées par le parlement qui figure dans cet état comprend la portion déterminée des subventions accordées en vertu du 60-61 Vict., chap. 4, savoir : la somme produite par les $3,200 par mille ; mais l'autre portion est aujourd'hui une somme indéterminée et ne peut, conséquemment, être indiquée ici.

Voici le nombre de milles des chemins de fer subventionnés par le 60-61 Vict., chap. 4 et mentionnés dans cet état :—

| | Milles. |
|---|---|
| Ottawa, Arnprior et Parry-Sound.......... | 56 |
| Jonction de Phillipsburg .......... | 0·66 |
| Saint-Laurent et Adirondack.......... | 13·50 |
| Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique.......... | 3·50 |
| Comtés-Unis.......... | 1 |
| Grand-Nord.......... | 44 |
| Rive-Nord.......... | 5·50 |
| Saint-Stephen et Milltown.......... | 1·14 |
| Comté de Drummond .......... | 42·50 |

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

**Tableau** indiquant les chemins de fer qui reçoivent des subventions en argent de montants fixes, payables annuellement ou semi-annuellement pour une période d'années déterminées.

| Numéro. | Nom du chemin de fer. | Milles subventionnés. | Montant du versement. | Montant payé au 30 juin 1897. |
|---|---|---|---|---|
| | | | | $ |
| 1 | Cie de chemin de fer International (Atlantique et Nord-Ouest)...................... | 252 | $93,300 par 6 mois pour 20 ans | 1,492,800 |
| 2 | Cie de chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa............................ | 56 | $3,136 do 21 | Rien. |
| | Total........... ........ . | 308 | | 1,492,800 |

**État** indiquant les chemins de fer subventionnés par des crédits.

| Numéro. | Nom du chemin de fer. | Montant de l'emprunt autorisé. | Montant prêté. |
|---|---|---|---|
| | | $ | $ c. |
| 1 | Cie de chemin de fer Albert............................................ | 15,000 | 14,725 56 |
| 2 | Cie du pont Frédéricton et Sainte-Marie........................................ | 300,000 | 300,000 00 |
| 3 | Cie de pont et prolongement de chemin de fer de Saint-Jean............ | 500,000 | 433,900 00 |
| | | 815,000 | 748,625 56 |

ÉTAT indiquant les chemins de fer subventionnés au moyen de vieux rails en fer évalués au montant indiqué.

| Numéro. | Nom du chemin de fer. | Tonnes de rails employés. | Subvention sur la valeur des rails. | Subvention en rails payée. |
|---|---|---|---|---|
| | | | $ c. | $ c. |
| 1 | Cie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick | 4,052 | 83,612 54 | 83,612 54 |
| 2 | Cie de chemin de fer Elgin, Petitcodiac et Havelock | 2,201 | 44,252 82 | 44,252 82 |
| 3 | Cie de chemin de fer d'embranchement de Chatham | 958 | 24,439 84 | 24,439 84 |
| | Total | 7,211 | 152,305 20 | 152,305 20 |

ÉTAT indiquant les chemins de fer subventionnés au moyen de vieux rails en fer évalués au montant indiqué.

| Numéro. | Nom du chemin de fer. | Tonnes de rails. | Valeur des rails prêtés. | Observations. |
|---|---|---|---|---|
| | | | $ c. | |
| 1 | Cie de chemin de fer Kent-Northern | 2,549 | 58,334 27 | Par 51 Victoria, chapitre 3, ces rails seront accordés comme subvention (la section du chemin devant d'abord être garnie de [rails d'acier neufs ne pesant pas moins de 50 livres par verge linéaire, et après qu'un arrêté en conseil fut passé autorisant le transfert.) |
| 2 | Cie de filature de coton de Halifax | 233 | 4,335 00 | |
| 3 | Cie d'acier du Canada | 597 | 11,964 66 | |
| 4 | Cie de chemin de fer Albert | 726 | 14,665 45 | |
| | Total | 4,105 | 89,299 38 | |

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ÉTAT indiquant les chemins de fer subventionnés en terres.

| Numéro. | Acte. | Nom du chemin de fer. | Nombre de milles subventionnés. | Acres accordées par mille. | Total d'acres accordées. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 48-49 Vic., c. 60; 50-51 Vic., c. 22; 52 Vic., c. 4 | Cie de ch. de fer et de houille d'Alberta—Ligne-mère, Dunmore à Lethbridge........ | 109·50 | 6,400 | 700,800 |
| 2 | 52 Vic., c. 4; 52 Vic., c. 3 .. | Cie de ch. de fer et de houille d'Alberta—De Lethbridge à la frontière internationale..... | 64·62 | 6,400 | 413,568 |
| 3 | 53 Vic., c. 4. .... | Ch. de fer de Calgary et Edmonton ........ .. | 340·00 | 6,400 | 2,176,000 |
| 4 | 44 Vic., c. 1 ..... | Ch. de fer Canadien du Pacifique—Ligne-mère | ........ | ..... ..... | 18,206,986 |
| 5 | 53 Vic., c. 4....... | C. C. P.—Embr. de Deloraine et Napinka.... | 18·01 | 6,400 | 115,264 |
| 6 | 53 Vic., c. 4. ... | C. C. P.—Embr. de Glenboro' et Souris..... | 45·24 | 6,400 | 289,536 |
| 7 | 53 Vic., c. 4; 54 Vic., c. 10 .. | C. C. P.—Emb. de Kenmay et Estevan ... . | 156·86 | 6,400 | 1,003,904 |
| 8 | 57-58 Vic., c. 6 ... | C. C. P.—Emb. de Pipestone ............... | 31·30 | 6,400 | 200,320 |
| 9 | 49 Vic., c. 11...... | Cie de ch. de fer Nord-Ouest-Central......... | 50·00 | 6,400 | 320,000 |
| 10 | 58 Vic., c. 4 ...... | Cie de ch. de fer et de canal Lac-Manitoba ... | 125·00 | 6,400 | 800,000 |
| 11 | 48-49 Vic., c. 60... | Ch. de fer du Manitoba et Nord-Ouest—Ligne-mère .......... .......................... | 430·00 | 6,400 | 2,918,400 (11 et 12) |
| 12 | 49 Vic., c. 11.. ... | Ch. de fer du Manitoba et Nord-Ouest—Emb. de Binscarth........................ ....... | 26·00 | 6,400 | |
| 13 | 53 Vic., c. 4. ..... | Cie de ch. de fer du Manitoba et Sud-Est.... | 98·00 | 6,400 | 627,200 |
| 14 | 54-55 Vic., c. 10; 48-49 Vic., c. 10 | Cie de ch. de fer de Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba. | 218·25 | 6,400 | 1,396,800 |
| 15 | 48-49 Vic., c. 60; 50-51 Vic., c. 23 | Cie de bateaux à vapeur et de ch. de fer de Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan .... | 253·96 | 6,400 | 1,625,344 |
| 16 | 52 Vic., c. 4; 54 Vic., c. 9 .. | Cie de ch. de fer et de houillère de la Vallée du Daim-Rouge. | 55·00 | 6,400 | 352,000 |
| 17 | 57-58 Vic., c. 6.... | Cie de ch. de fer Saskatchewan et de l'Ouest.. | 15·47 | 6,400 | 99,008 |
| 18 | 47 Vic., c. 25, s. 7. | Ch. de fer Winnipeg Great Northern ......... | 900·00 | Div. A., 6,400; do B., 12,800; do C., 6,400 | 8,480,000 |
| | | | 2,937·21 | | 39,725,130 |

# N° 2

## LISTE DES CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS PAR LE PARLEMENT.

NOTE.—Le numéro marginal en regard de chaque subvention coïncide avec la liste alphabétique publiée dans le rapport du ministre et qui rend compte de ce qu'a fait le gouvernement dans le cas où il avait passé contrat avec les compagnies.

Par les actes dont suit la nomenclature, le gouverneur en conseil a reçu l'autorisation de subventionner, à certaines conditions, les chemins de fer suivants:—

Par l'acte 45 Vic., ch. 14 (1882). (*Sanctionné le* 17 *mai* 1882):—

**1.** Un chemin de fer entre Gravenhurst et Callandar, tous deux dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $6,000 par mille, ni n'exédant en tout........ $660,000

**2.** Un chemin de fer entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, tous deux dans la province de Québec, une subvention n'exédant pas $3,200 par mille, ni n'excédant en tout........ 384,000

**3.** Un chemin de fer entre un point du chemin de fer Intercolonial à la Rivière-du-Loup ou la Rivière-Ouelle, dans la province de Québec, ou un point situé entre ces deux localités, et Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, ni n'excédant en tout........ 240,000

**4.** Un chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, tous deux dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, ni n'excédant en tout........ 224,000

Les dites subventions devant être accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de terminer les dits chemins de fer, respectivement, dans un délai raisonnable qui sera fixé par arrêté du conseil, et en conformité de plans et devis qui seront approuvés par le gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue entre la compagnie et le gouvernement, et que le gouvernement a la faculté de conclure,—et seront payables à même le fonds consolidé du revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi achevée relativement à l'ensemble de l'entreprise, cette proportion devant être établie par un rapport du ministre; pourvu, toujours, que l'octroi de ces bonis ou subventions soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur offrir toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'acte spécial 45 Vic., ch. 55 (1832). (*Sanctionné le* 17 *mai* 1882):-

**5.** Une subvention à "La Compagnie du chemin de fer de Transport Maritime de Chignectou", pourvu qu'elle construise, entretienne et exploite un chemin de fer à navires, sujet à l'approbation du gouvernement, à travers l'isthme de Chignectou, depuis le golfe Saint-Laurent jusqu'à la baie de Fundy, par année, pendant vingt-cinq ans........ $150,000

Par l'acte 46 Vic., ch. 25 (1883). (*Sanctionné le* 25 *mai* 1883):—

**6.** A la Compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs, pour 100 milles de son chemin à partir de Métapédiac, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Paspébiac, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 320,000

**7.** A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour 36 milles de son chemin, à partir d'un point près de Bathurst, jusqu'à Caraquette, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.............. $115,200

**8.** A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Gatineau, pour la première section de 50 miles de son chemin, à partir de la station de Hull, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 160,000

**9.** A la Compagnie du chemin de fer la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe, pour 80 milles de son chemin, de Canso à Louisbourg ou Sydney, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité............................................. 256,000

**10.** A la Compagnie du chemin de fer Intercolonial, pour 49 milles de son chemin, depuis Sherbrooke, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas $3,500 par mille, et n'excédant pas en totalité............................ 156,800

**11.** A la Compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour 32 milles de son chemin, à partir du chemin de fer Intercolonial, près de la Miramichi, jusque chez Moran, près du village de Demphy, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité............... 102,400

**12.** A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour la première section de 50 milles de son chemin au delà de Saint-Jérôme, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..................... 160,000

**13.** A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour 28 milles de son chemin, de Napanee à Tamworth, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................. 89,600

**14.** A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour 25 milles de son chemin, de Saint-Raymond au lac Saint-Jean, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité...................................... 80,000

En sus de la subvention accordée par l'acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze.

**15.** Pour un chemin de fer à partir du chemin de fer Intercolonial, à Petitcodiac, jusqu'à Havelock-Corner, dans la province du Nouveau-Brunswick—12 milles—une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. ................................ 38,400

**16.** Pour un chemin de fer depuis Gravenhurst jusqu'à Callander—100 milles—une subvention ne dépassant pas $6,000 par mille, et n'excédant pas en totalité........................................... 660,000

En sus de la subvention accordée par l'acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze.

Les neuf subventions en premier lieu mentionées devant être accordées respectivement aux compagnies ci-dessus désignées, et les deux subventions en dernier lieu mentionnées devant être accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de terminer les dits chemins de fer respectivement; et les onzes lignes ci-dessus mentionée, ainsi que toutes les lignes de chemins de fer au sujet desquelles il est prescrit par l'acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze, que des subventions peuvent être accordées, seront commencées sous deux ans à compter du premier jour de juillet prochain et terminées dans un délai raisonnable ne devant pas dépasser quatre ans à compter de l'adoption du présent acte, qui sera fixé par arrêté du conseil, et en conformité de plans et devis qui seront approuvés par le gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue entre chaque compagnie et le gouvernement, et que le gou-

vernement a la faculté de conclure; et toutes les dites subventions autorisées par le présent acte, respectivement, seront payables à même le fonds consolidé de revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de pas moins de dix milles de chemin de fer, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par un rapport du dit ministre; pourvu toujours que l'octroi de ces subventions soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'acte spécial 46 Vic., ch. 26 (1883). (*Sanctionné le* 25 *mai* 1883) :—

**17.** Des avances en faveur de la "Compagnie du pont et de prolongement du chemin de fer de Saint-Jean," pour lui permettre de construire un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, et des raccordements avec l'Intercolonial, les dites avances à être garanties par une hypothèque sur la propriété entière, ne devant pas dépasser 80 pour 100 des dépenses faites pour la construction, ni la somme totale de .......... $,500,000

Par l'acte 47 Vict., chap. 8 (1884). (*Sanctionné le* 19 *avril* 1884) :—

**18.** Au gouvernement de la province de Québec, pour avoir construit le chemin de fer de Québec à Ottawa, formant le raccordement entre les côtes de l'Atlantique et du Pacifique, *via* les chemins de fer Intercolonial et Canadien du Pacifique, et constituant comme tel une entreprise d'utilité nationale et non provinciale seulement, une subvention ne dépassant pas $6,000 par mille, pour la partie entre Montréal et Québec, 159 milles, et n'excédant pas en totalité....... 954,000

**19.** Et pour la partie entre Montréal et Québec, 120 milles, $12,000 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 1,440,000

**20.** Pour la construction d'un chemin de fer reliant Montréal aux ports de Saint-Jean et d'Halifax, par la route la plus courte et la plus praticable, après un rapport d'ingénieurs compétents, une subvention n'excédant pas $170,000 par année, pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux.

**21.** Pour la construction d'un chemin de fer entre la station d'Oxford, sur le chemin de fer Intercolonial, et Sydney ou Louisbourg, une subvention n'excédant pas $30,000 par année, pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux, en sus des subventions octroyées antérieurement, et aussi l'affermage ou le transfert à telle compagnie du chemin de fer de Prolongement-Est depuis New-Glasgow jusqu'à Canso, avec son équipement actuel.

**22.** A la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, pour une ligne de chemin de fer à partir de la jonction de la Beauce jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité .......... 211,200

**23.** Pour le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique depuis son terminus à la jonction de Saint-Martin, près Montréal, ou depuis quelque autre point du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'au havre de Québec, en telle manière qui sera approuvée par le gouverneur en conseil, une subvention ne dépassant pas $6,000 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 960,000

**24.** A la Compagnie du chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa, pour un chemin de fer à partir de l'embranchement sur Victoria du

chemin de fer Midland, jusqu'au village de Bancroft, dans le township de Dungannon, comté d'Hastings, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. .............. $160,000

**25.** Au chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour une ligne de chemin de fer entre Hull ou Aylmer et Pembroke, pourvu que la rivière Ottawa soit traversée à quelque point non à l'est de Lapasse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................................. 272,000

**26.** A la Compagnie du chemin de fer de la Gatineau, pour une ligne de chemin de fer de Kazuabazua au Désert, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité ................ 160,000

**27.** A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour une voie ferrée de Tamworth à Bogart et Bridgewater, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité............................................................ 70,400

**28.** A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour une voie ferrée partant de l'extrémité de la ligne subventionnée à la session maintenant dernière du parlement, et se dirigeant vers le Désert, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................................. 160,000

**29.** A la Compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour une voie ferrée de Frédéricton à la rivière Miramichi, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (au lieu de la subvention proposée en 1883)................................ 128,000

**30.** A la Compagnie du chemin de fer Erié et Huron, pour une voie ferrée de Wallaceburgh à Sarnia, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................................ 96,000

**31.** A la Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario, pour une voie ferrée de Cornwall à Perth, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité...................................... 262,400

**32.** A la Compagnie du chemin de fer Kingston et Pembroke, pour une voie ferrée de Mississipi à Renfrew, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................ 48,000

**33.** A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour la partie de sa ligne entre Saint-Jérôme et New-Glasgow, dans le comté de Terrebonne, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................................. 32,000

**34.** Pour une ligne de chemin de fer et un pont entre la jonction du chemin de fer Union-Jacques-Cartier avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et la Jonction Saint-Martin, reliant le chemin de fer de la Rive-Nord proprement dit, une subvention n'excédant pas en totalité............................................................ 200,000

**35.** Pour une ligne de chemin de fer de Richibouctou à Saint-Louis, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité............................................................ 22,400

**36.** Pour une ligne de chemin de fer de Hopewell à Alma, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité............................ 51,200

**37.** Pour une ligne de chemin de fer de Saint-André à Lachute, dans le comté d'Argenteuil, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................................ 22,400

**38.** Pour une ligne de chemin de fer des Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, au lac Edouard, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité............................ 217,600

**39.** Pour une ligne de chemin de fer d'Annapolis à Digby, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité ................................ 64,000

**40.** Pour une ligne de chemin de fer Central, à partir de la tête du Grand-Lac jusqu'au chemin de fer Intercolonial, entre Sussex et Saint-Jean, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................................................ $128,000

**41.** A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour le prolongement de la ligne du chemin de fer de Caraquette au havre de Shippigan, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité ........ 76,800

**42.** Pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial, partant de Métapédiac et se dirigeant à l'est vers Paspébiac, vingt milles, dans la province de Québec, une somme n'excédant pas en totalité. 300,000

**43.** Pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial, de la station de Derby à Indian-Town, quatorze milles, une somme n'excédant pas en totalité.......................................................... 140,000

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour de juillet prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par ordre en conseil, à l'exception de la ligne mentionnée dans la quatrième section du présent acte,* qui devra être commencée sous un an, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil, et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds consolidé de revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre. Les subventions à la province de Québec seront capitalisées et l'intérêt en sera payé aux époques et de la manière dont le gouvernement du Canada conviendra avec le gouvernement de la dite province. Les deux subventions en dernier lieu mentionnées dans la liste sont pour des travaux qui seront construits par le gouvernement du Canada;

Pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées respectivement, soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniformes par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'acte spécial 47 Vict., chap. 6 (1884). (*Sanctionné le* 19 *avril* 1884) :—

**44.** Relativement à une convention faite avec la Colombie-Britannique, autorisation a été donnée, *inter alia*, d'accorder une subvention à la Compagnie de chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo, pour aider à la construction d'une ligne de chemin de fer et de télégraphe—laquelle subvention devant consister en terres *en bloc* sur l'Ile Vancouver, dont les limites sont fixées par l'acte, et en ayant ..... $750,000

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 59 (1885). (*Sanctionné le* 20 *juillet* 1885) :—

**45.** A la Compagnie de chemin de fer et de pont Ottawa, Waddington et New-York, pour une voie ferrée d'Ottawa à Waddington, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......................................................... 166,400

*Le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique depuis son terminus jusqu'à la jonction de Saint-Martin, ou depuis quelque autre point sur ce chemin de fer jusqu'au port de Québec.

**46.** A la Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard, pour une voie ferrée de Sackville au détroit de Northumberland, à ou près du Cap Tormentine, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité......... $118,400

**47.** A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Sorel, pour une voie ferrée de Saint-Lambert à Sorel, une subvention ne dépassant pas $1,600 par mille, et n'excédant pas en totalité ......................... 72,000

**48.** A la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie, pour une voie ferrée de Brockville à Westport, une subvention de dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................................................. 128,000

**49.** A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour une voie ferrée depuis sa jonction sur le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Saint-Raymond, à condition que la compagnie prolonge sa voie jusqu'à un point 50 milles au nord de Saint-Raymond, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................................................. 96,000

**50.** A la Compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour une voie ferrée depuis l'extrémité nord des 40 milles subventionnés entre Frédéricton et la rivière Miramichi par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, jusqu'à Boiestown, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité......................... 19,200

**51.** A la Compagnie du chemin de fer de jonction Montréal et Champlain, pour une voie ferrée de Brosseau à Dundee, une subvention ne dépassant pas $500 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 30,000

**52.** A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de la Baie-du-Tonnerre, pour une voie ferrée depuis la station Murillo du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à l'extrémité est du lac au Poisson-Blanc, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................................................. 92,000

**53.** A la Compagnie du chemin de fer Ontario-Central, pour une voie ferrée depuis Coe-Hill ou Rathburn jusqu'à Bancroft, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................................................. 64,000

**54.** A la Compagnie du chemin de fer Belleville et Hastings-Nord, pour une voie ferrée depuis le village de Madoc jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer Ontario-Central à Eldorado, une subvention ne dépassant pas $1,500 par mille, et n'excédant pas en totalité......... 10,500

**55.** Pour une ligne de chemin de fer depuis le Long-Saut jusqu'au pied du lac Témiscamingue, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité......................... 25,600

**56.** Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Canada-Sud, près Comber, jusqu'au lac Erié, à ou près du village de Leamington, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité......................... 44,800

**57.** A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour une voie ferrée de Tamworth à Bogart et Bridgewater, 16 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, une subvention de......................................... 70,000

**58.** A la Compagnie du chemin de fer de la Gatineau, pour une voie ferrée se dirigeant de la station de Hull vers le Désert, une distance de 62 milles, au lieu des subventions accordées par les actes 46 Victoria, chapitre 25, et 44 Victoria, chapitre 8, une subvention de.................................................................. 320,000

**59.** Pour une ligne de chemin de fer depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer Lac-Saint-Jean, une distance d'environ 50 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, pour une ligne

de chemin de fer des Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, au lac Edouard, une subvention de.......... ........................................$ 217,600

**60**. A la Compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique, pour une voie ferrée depuis Valleyfield jusqu'à un point à un mille et demi à l'ouest de Johnson, une subvention ne dépassant pas $1,600 par mille; et depuis son terminus actuel à Ottawa jusqu'aux chutes de la Chaudière, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................. ........................................ 96,000

**61**. Pour une ligne de chemin de fer depuis Indiantown, *via* la vallée de Miramichi, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer *Northern and Western* à ou près Boiestown, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.............. ........... 140,800

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvés par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds de revenu consolidé du Canada, par versement, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativemest à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du ministre.

Pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées respectivement, soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 58 (1885). (*Sanctionné le* 20 *juillet* 1885):—

**62**. Pour un chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial, à la Rivière-du-Loup ou à la Rivière-Ouelle, dans la province de Québec, jusqu'à Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas deux mille huit cents piastres par mille pour soixante-quinze milles, et six mille piastres par mille pour huit milles, et n'excédant pas en totalité deux cent cinquante-huit mille piastres—la dite subvention devant être en sus de celle dont l'octroi a été autorisé pour aider à la construction du dit chemin de fer sous l'autorité de l'acte de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, et devant constituer, avec la subvention ainsi autorisée, un octroi n'excédant pas en totalité quatre cent quatre-vingt-dix-huit mille piastres, et devant être accordé pour le dit chemin de fer aux termes et conditions spécifiés au dit acte, et être payable à même le fonds de revenu consolidé du Canada; et dans le but de constituer en corporation les personnes qui entreprendront la construction du dit chemin de fer, ainsi que celles qui s'associeront à elles dans cette entreprise, le gouverneur pourra leur accorder, sous le nom de corporation qu'il jugera à propos, une charte leur conférant toutes les immunités et tous les privilèges et pouvoirs nécessaires à ces fins, lesquels seront identiques aux immunités, privilèges et pou-

voirs conférés aux compagnies de chemins de fer au cours de la présente session, que le gouverneur jugera les plus utiles ou les plus propres à la réalisation de la dite entreprise; et cette charte étant publiée dans la *Gazette du Canada*, avec tout arrêté ou tous arrêtés en conseil s'y rattachant, aura la même force et le même effet que si elle était un acte du parlement du Canada.

**63.** Pour une ligne de chemin de fer partant de la rive sud du fleuve Saint-Laurent, vis à vis ou près de Montréal, et allant aux ports de St-Andrews, Saint-Jean et Halifax, *via* Sherbrooke, le lac Moose-Head, Mattawamkeag, Harvey, Frédéricton et Salisbury, une subvention n'excédant pas quatre-vingt mille piastres par an pendant vingt ans, formant en totalité avec la subvention autorisée par l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre 8, pour une ligne de chemin de fer reliant Montréal aux dits ports de Saint-Jean et d'Halifax par la route praticable la plus courte possible, laquelle se trouve être la ligne décrite ci-dessus, un octroi n'excédant pas en totalité deux cent cinquante mille piastres par an, dont le tout sera versé en aide à la construction de cette ligne pendant une période de vingt ans, ou il sera donné une garantie pour pareille somme pendant une semblable période comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux,—la dite subvention devant être accordée aux termes et conditions spécifiés, et payable à même le fonds du revenu consolidé en la manière prescrite par l'acte en dernier lieu mentionné à l'égard de la subvention autorisée par le dit acte pour aider à la construction de la dite ligne de chemin de fer.

**64.** Le Gouverneur en conseil pourra accorder une nouvelle subvention pour aider à obtenir un libre accès, tel que ci-après décrit, pour les trains et le trafic de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique à partir de la jonction Saint-Martin, près de Montréal, ou de quelque autre point sur le dit chemin de fer qui sera choisi par la compagnie, jusqu'au havre de Québec, en telle manière qui sera approuvée par le gouverneur en conseil, savoir: une subvention additionnelle, n'excédant pas trois cent quarante mille piastres, constituant—avec la subvention autorisée par le dit acte en dernier lieu mentionné pour faciliter le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Québec, et avec la subvention ainsi autorisée par le dit acte, pour aider à la construction d'une ligne reliant le chemin de fer Canadien du Pacifique avec le chemin de fer de la Rive-Nord proprement dit, à la jonction Jacques-Cartier (lesquelles subventions seront applicables au dit objet en premier lieu mentionné)—une somme n'excédant pas en totalité le chiffre d'un million cinq cent mille piastres, payable à même le fonds de revenu consolidé du Canada.

Le dit acte prescrit en outre :—

" S'il était opportun d'en agir ainsi afin de faciliter l'obtention de tel accès, le gouverneur en conseil pourra acquérir le chemin de fer de la Rive-Nord, et pourra affecter la dite somme d'un million cinq cent mille piastres, ou toute partie de cette somme, pour aider à cette acquisition; et après cette acquisition il pourra transférer et céder ou louer le dit chemin de fer à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, sujet aux obligations que le gouvernement aura contractées en en faisant l'acquisition."

Par l'acte 45 Vict., ch. 10 (1886) *Sanctionné le 2 juin* 1886) :—

**65.** Pour un chemin de fer partant d'un point à ou près Moncton et allant jusqu'à Bouctouche, dans la province du Nouveau Brunswick, trente milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ .................................................. $96,000

**66.** Pour un chemin de fer partant d'Ingersoll *via* London, et allant à Chatham, dans la province d'Ontario, quatre-vingts milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité ........ $256,090

**67.** A la Compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour dix milles de son chemin qui se trouvent entre les termini des parties de sa voie pour lesquelles des subventions ont déjà été accordées, l'une à partir de Frédéricton et l'autre d'Indiantown, et un prolongement de deux milles jusqu'en eau profonde à Chatham, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 32,000

**68.** A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour dix milles de son chemin à partir de l'extrémité de la partie déjà subventionnée à Caraquette (en bas), jusqu'à Shippigan, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité ........ 32,000

**69.** A la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié, Essex et Rivière-Détroit, pour trente-sept milles de son chemin, de Windsor à Leamington, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité ........ 118,400

**70.** A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de la Baie-du-Tonnerre, pour cinquante-six milles de son chemin, à partir de l'extrémité de la section actuellement subventionnée jusqu'à un point près du lac Croche, dans la province d'Ontaria, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité ........ 179,200

**71.** A la Compagnie du chemin de fer de Colonization de Parry-Sound, pour quarante milles de son chemin, à partir du village de Parry-Sound jusqu'au village de Sandridge, sur la ligne du chemin de fer Jonction Nord du Pacifique, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 128,000

**72.** Pour un chemin de fer partant d'un point de ou près de New-Glasgow ou Saint-Lin, et allant à ou près Montcalm, dans la province de Québec, dix-huit milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 57,600

**73.** Pour un chemin de fer entre Hereford et le chemin de fer Intercolonial, dans le township d'Eaton, dans la province de Québec, trente-quatre milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 108,800

**74.** Pour un chemin de fer de Saint-Félix au lac Maskinongé, paroisse de Saint-Gabriel, dans la province de Québec, dix milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 32,000

**75.** Pour un chemin ordinaire de Glenannan à Wingham, dans la province d'Ontario, cinq milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 16,000

**76.** Pour un chemin de fer à partir d'un point à ou près la station de McCann, sur le chemin de fer Intercolonial, en allant aux Joggins, sur le bassin de Cumberland, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, douze milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 38,400

**77.** Pour un chemin de fer de l'Assomption à l'Epiphanie, dans la province de Québec, trois milles et demi, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité ........ 11,200

**78.** A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour soixante-dix milles de son chemin, depuis Saint-Jérôme, dans une direction nord-ouest, vers le Désert, dans la province de Québec,

une subvention de $5,161 par mille, au lieu des subventions accordées par les actes de la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt-cinq, et de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, et n'excédant pas en totalité.......................................................... $361,270

**79.** Pour un chemin de fer de Saint-André à la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, à la ville de Lachute où à quelque point situé à l'est de cette ville, dans la comté d'Argenteuil, dans la province de Québec, sept milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......................................................... 22,400

**80.** A la Compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique, pour douze milles de son chemin ; depuis l'île de Clarke jusqu'à Valleyfield, et à partir de Lacolle, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité .......................................... 38,400

**81.** Pour un chemin de fer de Truro à Newport, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, quarante-neuf milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................ 156,800

**82.** A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour quatre-vingt-quinze milles de son chemin, à partir d'un point situé à cinquante milles au nord de Saint-Raymond, jusqu'au lac Saint-Jean, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $1,961 par mille, et n'excédant pas en totalité (en sus de la subvention accordée par les actes de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, et de la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt-cinq, de $3,200 par mille)................................................ 186,295

**83.** A la Compagnie du chemin de fer Cap-Rouge et Saint-Laurent, pour douze milles de son chemin, depuis Lorette, *via* Cap-Rouge, jusqu'à Québec, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité....... 38,400

**84.** Pour la construction de quais et débarcadères sur la ligne de chemin de fer entre le Long-Saut et le pied du lac Témiscamingue, une subvention de.......................................................... 6,000

**85.** A la Compagnie du chemin de fer Gananoque, Perth et Baie-James, dix-sept milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......................................... 54,400

**86.** Pour un chemin de fer de Saint-Eustache à Saint-Placide, comté des Deux-Montagnes, dix-huit milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité...... ..... ............. 57,600

**87.** Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial, à travers la vallée de la Stewiacke, sur une ligne qui offrira des facilités de communication avec les établissements de Iron-Mines, Springside, Upper-Stewiacke et Musquodoboit, vingt-cinq milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......................................................... 80,000

**88.** Pour un chemin de fer de Yamaska à la Rivière-Saint-François, dans la province de Québec, dix milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.............................. 32,000

**89.** Pour un chemin de fer à partir de la station de Perth-Centre, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, jusqu'à un point près de Plaister Rock Island, dans la province du Nouveau-Brunswick, vingt-huit milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................................. 89,600

**90.** Pour un chemin de fer de Frédéricton au village de Prince-William, dans la province du Nouveau-Brunswick, vingt-deux milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......................................................... 70,400

**91.** Pour un chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial, près de Newcastle, ou *via* Douglaston, jusqu'à un point vis-à-vis la ville de Chatham, sur la rivière Miramichi, dans la province du Nouveau-Brunswick, six milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité................ $19,200

**92.** Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, dans la province d'Ontario, vingt-deux milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................................ 70,400

**93.** A la Compagnie du chemin de fer Belleville et Hastings-Nord, pour sept milles de son chemin, depuis le village de Madoc jusqu'à la jonction avec le chemin de fer Ontario-Central à Eldorado, dans la province d'Ontario (en sus de la subvention de $1,500 par mille accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, sous le chapitre cinquante-neuf), une subvention ne dépassant pas $1,700 par mille, et n'excédant pas en totalité................ 11,900

**94.** A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour dix-huit milles de son chemin, depuis Tamworth jusqu'à Tweed, au lieu de la subvention accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, sous le chapitre cinquante-neuf, une subvention de.................................................. 70,000

**95.** A la Compagnie du chemin de fer Albert, pour son chemin entre Salisbury et Hopewell, dans la province du Nouveau-Brunswick, qui est un tributaire du chemin de fer Intercolonial, sous forme de prêt, remboursable à telle époque, et recouvrable de telle manière que le gouverneur en conseil le déterminera, une subvention de... 15,000

"Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles les subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre; pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées respectivement soit subordonné à telles conditions ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille que le gouverneur en conseil pourra prescrire."

L'article 2 de cet acte confère au gouverneur en conseil l'autorisation d'accorder à la compagnie une charte lui permettant de construire un chemin de fer entre le Long-Saut et le pied du lac Témiscamingue.

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 42 (1887). (*Sanctionné le* 23 *juin* 1887) :—

**96.** A la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara, pour douze milles de son chemin à partir de la cité de Sainte-

Catherine jusqu'au pont sur la rivière Niagara, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant par en totalité......... $38,400

**97.** A la Compagnie du chemin de Vaudreuil et Prescott, pour trente milles de son chemin à partir de Vaudreuil vers Hawkesbury, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................................................ 96,000

**98.** A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Richmond-Hill, pour cinq milles de son chemin à partir de la jonction Richmond-Hill, sur le chemin de fer du Nord du Canada, jusqu'au village de Richmond-Hill, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................................................ 16,000

**99.** A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour trente milles de son chemin, partant de Drummondville en allant vers Nicolet, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................................................ 96,000

**100.** A la Compagnie du chemin de fer Joggins, pour un mille et un quart de son chemin, à partir de l'extrémité sud de la portion subventionnée en vertu de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, jusqu'aux quais, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................................ 4,000

**101.** A la Compagnie du chemin de fer Moncton et Bouctouche, pour deux milles de son chemin, à partir de l'extrémité ouest de la portion subventionnée en vertu de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, jusqu'à Moncton, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................................ 6,400

**102.** A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Beauharnois, pour trente milles de son chemin, à partir de Sainte-Martine et allant vers Saint-Anicet, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................................ 96,000

**103.** A la Compagnie du chemin de fer Embranchement de Harvey, pour trois milles de son chemin, depuis le terminus sud du chemin de fer Albert jusqu'à Harvey-Bank, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................................ 9 600

**104.** A la Compagnie du chemin de fer Brantford, Waterloo et Lac-Erié, pour dix-huit milles de son chemin, à partir de la ville de Brantford jusqu'au village de Hagarsville, ou au village de Waterford, ou à quelque point intermédiaire sur le chemin de fer Canada-Sud, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................................................ 57,600

**105.** A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Guelph, pour seize milles de son chemin, à partir de sa jonction avec le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à la ville de Guelph, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 51,200

**106.** A la Compagnie du chemin de fer Massawippi, pour dix milles de son chemin, à partir d'un point sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest, près du village de Magog, jusqu'à la station d'Ayer's-Flat, sur le chemin de fer Vallée de la Massawippi, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................................................ 32,000

**107.** A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour quatre milles de son chemin, à partir de l'extrémité nord de la section subventionnée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, jusqu'à Tweed, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 12,800

**108.** A la Compagnie dite *Dominion Lime Company*, pour sept milles de son chemin, depuis un point sur le chemin de fer Central de Québec, dans le township de Dudswell, jusqu'aux carrières de la Com-

pagnie de Chaux de Dudswell, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................... $22,400

**109.** A la Compagnie du chemin de fer Norfolk-Sud, pour dix-sept milles de son chemin, à partir de Port-Rowan jusqu'à la ville de Simcoe, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................................... 54,400

**110.** A la Compagnie du chemin de fer Union-Jacques-Cartier, pour le prolongement et l'achèvement de sa ligne, une subvention de....... 20,000

**111.** Pour une ligne de chemin de fer entre Mount-Forest et Walkerton, d'une longueur de vingt-quatre milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité................ 76,800

**112.** A la Compagnie de chemin de fer et de navigation d'Oshawa, pour sept milles de son chemin à partir de Port-Oshawa en allant vers Raglan, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................................... 22,400

**113.** A la Compagnie du chemin de fer Saguenay et Lac-Saint-Jean, pour trente milles de son chemin, partant du lac Saint-Jean et se dirigeant vers Chicoutimi, ou de Chicoutimi en se dirigeant vers le lac Saint-Jean, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................................... 96,000

**114.** A la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, pour trente milles de son chemin, depuis la Rivière-Saint-François jusqu'au chemin de fer Arthabaska, à la station de Saint-Grégoire, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité... 96,000

**115.** A la Compagnie du chemin de fer Ontario et Pacifique, pour six milles de son chemin, à partir de l'extrémité nord de la portion subventionnée en vertu de l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, jusqu'à la ville de Perth, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité................ 19,200

**116.** A la Compagnie du chemin de fer Caraquette, pour sept milles de son chemin, à partir de la Caraquette, en bas, jusqu'à Shippigan, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, une subvention ne dépassant pas en totalité.................................................... 32,000

**117.** A la Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay, pour la section de son chemin depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à son raccordement avec le chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, au lieu de la subvention accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, pour une ligne de chemin de fer depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à son raccordement avec le chemin de fer Lac-Saint-Jean, distance d'environ cinquante milles, une subvention de ................................ 217,600

**118.** A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Saint-Jean et Rivière-du-Loup, pour vingt-deux milles de son chemin à partir du village de Prince-William vers la ville de Woodstock, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ 70,400

**119.** A la Compagnie du chemin de fer Lac-Témiscamingue, pour quatre courtes sections de chemin d'environ deux milles de longueur en totalité, pour éviter les rapides de l'Ottawa connus sous les noms de "La Mi-Charge", "La Cave", "Les Erables" et "La Montagne", et pour la construction de quais et débarcadères à ces rapides, afin de relier le chemin de fer Canadien du Pacifique, à Mattawa, avec le lac Témiscamingue, au moyen de vapeurs, voies ferrées et autres travaux (au lieu d'une partie de deux milles de longueur, sur les huit milles de chemin de fer subventionnés aux termes de l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et qua-

rante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, en vertu duquel environ six milles de chemin de fer ont déjà été construits à partir du pied du Long-Saut proprement dit jusqu'au pied du lac Témiscamingue, et au lieu aussi de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix), une subvention de........................................................ $12,400

**120.** A la Compagnie du chemin de fer Carillon et Grenville, pour douze milles de son chemin, depuis Saint-Eustache jusqu'au Saut-au-Récollet, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité ........................................................ 38,400

**121.** A la Compagnie du chemin de fer Embranchement de Minudie, pour cinq milles et demi de son chemin, à partir de sa jonction avec le chemin de fer Joggins, près du pont de chemin de fer de la rivière Hébert, jusqu'au village de Minudie, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité......... 17,600

**122.** A la Compagnie de colonisation et de chemin de fer Lac-Témiscamingue, pour six milles et demi de son chemin, depuis le Long-Sault jusqu'au lac Kippewa, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................... 33,600

**123.** A la Compagnie du chemin de fer Leamington et Saint-Clair, pour deux milles de son chemin, à partir de l'extrémité nord de la section subventionnée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, jusqu'au village de Comber, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité ........................................................ 6,400

**124.** A la Compagnie de chemin de fer et de houille de Cumberland, pour quatorze milles de son chemin, à partir d'un point sur le chemin de fer Spring-Hill et Parrsboro', près de Spring-Hill, jusqu'à un point sur le chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow près du village d'Oxford, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................................... 44,800

**125.** A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Montréal et Champlain, une subvention de........................................................ 64,000

**126.** A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour neuf milles de son chemin, distance non couverte par les subventions accordées antérieurement, depuis la cité de Québec jusqu'au lac Saint-Jean, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité ........................................................ 28,800

**127.** A la Compagnie du chemin de fer Témiscouata, pour trente milles de son chemin d'embranchement allant d'Edmonton vers la rivière Saint-François, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. .................................... 96,000

**128.** A. la Compagnie de chemin de fer de la Vallée de Cornwallis, pour treize milles de son chemin entre Kentville et Kingsport, une subvention de dépassant pas de $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité ........................................................ 41,600

**129.** A la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, pour trente-quatre milles de son chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................ 108,800

**130.** A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Tobique, pour quatorze milles de son chemin, depuis la station de Perth-Centre vers Plaister Rock Island, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, pour une voie ferrée depuis la station de Perth-Centre, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, jusqu'à un point près de Plaister Rock Island, une subvention de........................................................ 89,600

**131.** Pour un chemin de fer de Woodstock vers Centreville, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... $64,000

**132.** Pour un pont de chemin de fer sur le fleuve Saint-Laurent à Coteau-Landing, sur la ligne du chemin de fer Canada-Atlantique, une subvention de quinze pour cent sur la valeur de la construction, ne devant pas excéder.............................................. 180,000

**133.** A. la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié, Essex et Rivière-Détroit, pour vingt-sept milles de son chemin, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, une subvention n'excédant pas.............................. 118,400

"Dans le but de conférer des pouvoirs de corporation aux personnes ou compagnies qui entreprendront la construction des chemins de fer ou de partie des chemins de fer mentionnés à l'article précédent, pour la construction desquels il n'existera pas de pouvoirs corporatifs lors de la sanction du présent acte, le gouverneur en conseil pourra leur accorder, sous le nom de corporation qu'il jugera à propos, une charte leur conférant toutes les immunités et tous les privilèges et pouvoirs nécessaires à ces fins, et qu'il jugera les plus utiles et les plus propres à la réalisation des dites entreprises, et cette charte, étant publiée dans la *Gazette du Canada*, avec tout ou tous arrêtés en conseil s'y rattachant, aura la même force et le même effet que si elle était un acte du parlement du Canada.

" Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions, y compris celles accordées pour des chemins de fer sur une ligne s'étendant au delà du point auquel aucune des compagnies ci-haut nommément désignées est autorisée à construire son chemin de fer, seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la subvention pour le pont sur le fleuve Saint-Laurent, sur laquelle il sera payé quinze pour cent de la valeur du travail fait, d'après les estimations mensuelles attestées par l'ingénieur en chef et sur approbation du ministre des chemins de fer et canaux.

" L'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

"Nonobstant tout ce que contenu dans l'acte de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, et dans l'acte de la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt-cinq, les balances des sommes accordées par les dits actes pour un chemin de fer entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, et la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, respectivement, qui n'ont pas encore été payées par le gouvernement, pourront être payées en tout temps sous un an de la sanction du présent acte, aux conditions mentionnées dans les dits actes."

Par l'acte 51 Vic., ch. 3 (1888). (*Sanctionné le 22 mai* 1888) :—

**134.** A la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Parry-Sound, pour 22 milles de sa voie, à partir d'un pont sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, au lieu de la subvention octroyée par l'acte de la 43e Victoria, chapitre 10, pour une ligne à partir d'un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, une subvention ne dépassant pas $3 200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... $ 70,400

**135.** A la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, pour 46 milles de sa voie, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................................ 147,200

**136.** A la Compagnie du chemin de for Jonction de Montréal et Champlain, pour 3 milles de sa voie, à partir de l'extrémité de la présente section subventionnée, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité............... 9,600

**137.** A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Massawippi, pour son chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest, près du village de Magog, jusqu'à la station d'Ayers-Flat, sur le chemin de fer Vallée de la Massawippi, au lieu de la subvention octroyée par l'acte des 50e et 51e Victoria, chapitre 24, une subvention de. ........ 32,000

**138.** A la Compagnie de chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour construire des ponts sur les divers chenaux de la rivière Ottawa à la Culbute et à l'ouest de ce lieu, une subvention de $31,500, à être payée mensuellement au fur et à mesure du progrès des travaux, sur le certificat de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, proportionnellement à la valeur des travaux exécutés comparée à la valeur de la totalité de l'entreprise; et pour trois milles de sa voie, depuis un point situé à trois milles à l'est de Pembroke jusqu'à Pembroke, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $9,600; pourvu que la totalité des travaux subventionnés sur ce chemin soit complétée dans les quatre ans qui suivront la sanction du présent acte—la subvention accordée par le présent acte ne devant pas excéder en totalité........................................ 41,100

**139.** A la Compagnie du chemin de fer Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest, pour 84¾ milles de sa voie, depuis Port-Arthur vers le lac Gun Flint, au lieu des subventions octroyées par les actes des 48e et 49e Victoria, chapitre 59, et 48e Victoria, chapitre 10, pour la construction d'un chemin de fer depuis la station de Murillo jusqu'au lac Croche, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité ..... 271,200

**140.** A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour 30 milles de sa voie depuis le lac Saint-Jean vers Chicoutimi, ou depuis Chicoutimi vers le lac Saint-Jean, étant un transfert fait à la demande de la Compagnie du chemin de fer Saguenay et Lac-Saint-Jean de la subvention octroyée par les 50e et 51e Victoria, chapitre 25, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité......... 96,000

**141.** A la Compagnie du chemin de fer Témiscouata, pour 20 milles de son chemin de fer d'embranchement à partir d'Edmonton vers la rivière Saint-François, dans la province de Québec, au lieu de la subvention octroyée par l'acte des 50e et 51e Victoria, chapitre 24, une subvention de.......... .................. 100,000

**142.** A la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, pour la construction et l'achèvement d'une ligne de chemin de fer depuis

la station Saint-François jusqu'à un point sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest, près de la rivière L'Orignal, 90 milles, au lieu de la balance de la subvention, non acquise, octroyée par l'acte de la 48e Victoria, chapitre 8, une subvention n'excédant pas $21,191.54 par année pendant vingt ans, ou une garantie d'une somme égale pour une même période comme intérêt sur les obligations de la compagnie, cette subvention annuelle pendant vingt ans représentant un octroi en argent de.................................................................... $288,000

**143.** A la Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveau rails en acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 4,052 tonnes de rails de fer et attaches qui ont déjà servi et qui ont été prêtés à la Compagnie du chemin de fer Saint-Martin et Upham, formant actuellement partie du chemin de fer Central, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de................................ 83,612 54

**144.** A la Compagnie du chemin de fer Elgin, Petitcodiac et Havelock, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails en acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 2,201 tonnes de rails en fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés au chemin de fer Embranchement d'Elgin, qui forme actuellement partie du chemin de fer Elgin, Petitcodiac et Havelock, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de.................................................................... 44,252 82

**145.** A la Compagnie du chemin de fer Kent-Nord, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 2,549 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de.................................................................... 58,334 27

**146.** A la Compagnie de coton d'Halifax dans la Nouvelle-Ecosse, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 233 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de.............. 4,335

**147.** A la Compagnie d'Acier du Canada, dans la Nouvelle-Ecosse, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 597 tonnes de rails en fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de.............. 11,964 66

**148.** A la Compagnie du chemin de fer Albert, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (la section du chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant

pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie) de 726 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de.......................................................... $ 14,665 45

**149.** A la Compagnie du chemin de fer Embranchement de Chatham, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 958 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de .......................................................... 24,439 84

Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées devront être commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté rendu en conseil, et devront être aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions devant être approuvés par la gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes ces subventions, respectivement, payables en argent, seront payées à même le fonds de revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement, à la satisfaction de ministre des chemins de fer et canaux, de chaque section du chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée.

Par l'acte 52 Vict., ch. 3 (1889). (*Sanctionné le* 2 *mai* 1889) :—

**150.** A la Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario, pour une ligne de chemin de fer entre Cornwall et Ottawa, une subvention n'exédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.......................................................... $ 172,400

**151.** A la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Gatineau, pour une ligne de chemin de fer entre la gare de Hull et le Désert, distance de 62 milles, une subvention ne dépassant pas en totalité .......................................................... 320,000

**152.** A la Compagnie du chemin de fer Cap-Rouge et Saint-Laurent, pour 12 milles de chemin, depuis Lorette *via* Cap-Rouge jusqu'à Québec, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3 200 par mille, et ne dépassant pas en totalité. 38,400

**153.** A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de Parry-Sound, pour 40 milles de son chemin, depuis le village de Perry-Sound jusqu'au village de Sundridge ou quelque autre point sur la ligne du chemin de fer Jonction Nord et Pacifique, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.......................................... 128,000

**154.** Pour un chemin de fer depuis Saint-André jusqu'au chemin de fer Canadien du Pacifique à la ville de Lachute, ou à quelque point à l'est de cette ville dans le comté d'Argenteuil, province de Québec. distance de 7 milles, une subvention n'excédant pas $3.200 par mille, et ne dépassant pas en totalité. ................ 22,400

| | |
|---|---|
| **155.** Pour un chemin de fer depuis Truro, ou un point entre Truro et Stewiacke, jusqu'à Newport ou Windsor, dans la Nouvelle-Ecosse, 49 milles, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.................. | $156,800 |
| **156.** Pour une ligne du chemin de fer Central, depuis la tête du Grand-Lac jusqu'à l'Intercolonial, dans le Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas $3, 00 par mille, et ne dépassant pas en totalité.................. | 128,000 |
| **157.** A la Compagnie du chemin de fer Albert-Sud, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte de la 47e Victoria, chapitre 8, n'excédant pas en totalité.................. | 31,771 43 |
| **158.** A la Compagnie du chemin de fer Baie-des-Chaleurs, la balance impayée de la subvention mentionnée dans l'acte de la 49e Victoria, chapitre 18, n'excédant pas en totalité........ | 244,500 |
| **159.** A la Compagnie du chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa, pour une voie ferrée depuis l'embranchement sur Victoria du chemin de fer Midland jusqu'au village de Bancroft, dans le comté d'Hastings, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte de la 47e Victoria, chapitre 8, n'excédant pas en totalité.................. | 145,000 |
| **160.** A la Compagnie du chemin de fer Jonction du Nord et Pacifique, pour une ligne depuis Gravenhurst jusqu'à Callander, la balance impayée des subventions accordées par les actes de la 45e Victoria, chapitre 14, et de la 49e Victoria, chapitre 25, n'excédant pas en totalité.................. | 35,000 |
| **161.** Pour un chemin de fer à partir de quelque point sur le chemin de fer Joggins, près de la rivière Hébert, jusqu'aux moulins de Young (*Young's-Mills*), dans la province de la Nouvelle-Ecosse, distance de 5 milles, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité .................. | 16,000 |
| **162.** A la Compagnie du Tunnel de la Frontière de Saint-Clair, pour la construction d'un tunnel sous la rivière Saint-Clair, à partir d'un point à ou près Sarnia, jusqu'à un point à ou près Port-Huron, une subvention n'excédant pas en totalité.... ....... .. | 375,000 |
| **163.** A la Compagnie du chemin de fer Pontiac et Renfrew, pour 6 milles de son chemin à partir de la rive nord de la rivière Ottawa, vis-à-vis Braeside, ou des mines de fer de Bristol, jusqu'au chemin Jonction de Pontiac du Pacifique, près de la rivière Quion, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité | 19,200 |
| **164.** A la Compagnie du chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix, pour 30 milles de son chemin à partir de la rive est de la rivière Saint-Charles jusqu'à un point à ou près du Cap-Tourmente, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité... | 96,000 |
| **165.** A la Compagnie du Pont de Frédéricton et Sainte-Marie, pour un pont sur la rivière Saint-Jean à Frédéricton, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas en totalité.................. | 30,000 |
| **166.** A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour sept milles de son chemin, depuis un point à ou près Yarker jusqu'à un point à ou près Harrowsmith, et à une compagnie, pour trois milles de chemin de fer partant d'un point de ou près d'Harrowsmith et allant à un point à ou près Sydenham, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.................. | 32,000 |
| **167.** Pour un chemin de fer depuis un point près de Sycamous, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à un point | |

sur le lac Okanagan, pour 51 milles de ce chemin, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité ........ $163,200

**168.** A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Cornwallis, pour un mille de son chemin, depuis l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, jusqu'à Kingston, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité ........ 3,200

**169.** A la Compagnie de chemin de fer et de colonisation du Lac-Témiscamingue, pour 15 milles de son chemin, depuis la station de Mattawa, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, vers le Long-Saut, ou depuis le Long-Saut vers la dite station de Mattawa, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.... 48,000

**170.** A la Compagnie du chemin de fer Maskinongé et Nipissingue, pour 15 milles de son chemin depuis un point sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près Maskinongé ou Louiseville, vers la paroisse de Saint-Michel-des-Saints, sur la rivière Mattawin, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité 48,000

**171.** A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 20 milles de son chemin, depuis la cité de Kingston vers Smith's Falls, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité ........ 64,000

**172.** A la Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario-Sud, pour 49½ milles de son chemin, depuis Woodstock jusqu'à Hamilton, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité....... 158,400

**173.** Pour un chemin de fer depuis Saint-Césaire jusqu'à Saint-Paul-d'Abbotsford, dans la province de Québec, distance de 5 milles, une subvention n'excédant pas $ ,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité........ 16,000

**174.** A la Compagnie de chemin de fer Grand-Oriental, pour 20 milles de son chemin, partant de l'extrémité est de la ligne subventionnée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à Saint-Grégoire, et allant vers la station de la jonction de la Chaudière, sur la ligne de l'Intercolonial, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité ........ 64,000

**175.** A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour 4½ milles de son chemin, depuis l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, jusqu'au quai de Bell, sur le Saint-Laurent, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité........ 14,400

**176.** A la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara-Central, pour 20 milles de son chemin, partant de l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à Sainte-Catherine, et allant vers la cité d'Hamilton, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité........ 64,000

**177.** A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour 20 milles de son chemin, depuis l'extrémité de la section de trente milles allant au lac Saint-Jean vers Chicoutimi, subventionnée par l'acte de la 51e Victoria, chapitre 3, vers Chicoutimi, dans la province de Québec, une subvention n'excédant par $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité........ 64,000

**178.** A la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié, pour 15 milles de son chemin, depuis le village de Tara, ou quelque point entre Tara et Hepworth, jusqu'à la ville d'Owen-Sound, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité $48,000

**179.** A la Compagnie du chemin de fer Hereford, pour 15 milles de son chemin, depuis Cookshire jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer Québec-Central à Dudswell, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité........................ 48,000

**180.** A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Massawippi, pour 15 milles de son chemin, depuis Ayers-Flat jusqu'à Coaticook, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3.200 par mille, et ne dépassant pas en totalité....... 48,000

**181.** A la Compagnie de chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, pour 20 milles de son chemin, depuis un point de ou près de Newboro' et allant vers Palmer's-Rapids, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité................ 64,000

**182.** A la Compagnie du chemin de fer des Mille-Iles, pour 4 milles de son chemin, depuis un point près du fleuve Saint-Laurent, dans le village de Gananoque, jusqu'à la jonction du chemin de fer Grand-Tronc à Gananoque, et pour 13 milles de son chemin depuis la jonction de Gananoque du chemin de fer Grand-Tronc jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité........................................ 54,400

**183.** Pour un chemin de fer partant du Cap-Tourmente et allant vers la Malbaie, distance de 20 milles dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité........................................................ 64,000

**184.** A la Compagnie du chemin de fer Amherstburgh, Lake-Shore et Blenheim, pour 20 milles de son chemin, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité..... ................................ ..... 64,000

La partie de la subvention de $3,200 par mille, qui aux termes de l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix-sept, et du présent acte, peut être payée a la Compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs pour trente milles de son chemin compris entre les soixante-dixième et centième milles, se dirigeant de Métapédiac vers l'est, sera applicable à la section du dit chemin de fer comprise entre les quarantième et soixante-dixième milles de ce chemin, dans une direction est à partir de Métapédiac, au lieu d'être applicable à la dite section de trente milles en premier lieu mentionné, formant six mille quatre cents piastres par mille applicables à la section de trente milles en second lieu mentionnée; mais la disposition qui précède sera sujette à cette condition: que la dite compagnie entreprendra de compléter les trente milles de son chemin, entre les soixante-dixième et centième milles se dirigeant vers l'est à partir de Métapédiac, dans un délai raisonnable ne devant pas excéder quatre ans, qui sera fixé par arrêté du conseil, et sans aucune autre subvention de la part du gouvernement du Canada, et qu'elle déposera entre les mains du ministre des chemins de fer et canaux, comme garantie de la bonne et fidèle exécution de son entreprise, ses obligations pour un montant de deux cent mille piastres.

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies désignées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées à moins qu'elles ne le soient déjà, dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en con-

formité de plans et devis, et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds de revenu consolité du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la subvention pour le tunnel sous la rivière Saint-Clair, sur laquelle il sera payé quinze pour cent de la valeur du travail fait d'après les estimations mensuelles attestées par l'ingénieur en chef et sur approbation du ministre des chemins de fer et canaux.

L'octroi de ces subventions, respectivement, sera subordonné à telles conditions ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou de conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniformes par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

Et afin de dissiper tous doutes, il est par le présent déclaré et décrété que la disposition de l'acte passé en la cinquante-unième année du règne de Sa Majesté, sous le chapitre trois, relative à la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, étendait et étend les diverses subventions accordées pour aider à la dite compagnie jusqu'à quatre ans à compter de la sanction du dit acte, c'est-à-dire à dater du vingt-deuxième jour de mai mil huit cent quatre-vingt-huit.

Par l'acte spécial 52 Vic., ch. 5 (1889). (*Sanctionné le* 2 *mai* 1889):—

**185.** Afin de permettre à la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan de compléter sa voie ferrée entre Régina et quelque point sur la rivière Saskatchewan-Sud, à ou près Saskatoon, et de là vers le nord jusqu'à Prince-Albert, le gouverneur en conseil pourra passer contrat avec la dite compagnie pour le transport des hommes, approvisionnements, matériaux et malles, pendant vingt ans, et pourra payer pour ce service, pendant la dite période, quatre-vingt mille piastres par année, de la manière suivante, savoir:—la somme de cinquante mille piastres sera payée annuellement lors de la construction de la voie jusqu'à un point à ou près Saskatoon, ce paiement devant compter à dater de l'achèvement de la voie ferrée jusqu'à ce point; et la balance de trente mille piastres sera payée annuellement lorsque la voie s'étendra jusqu'à Prince-Albert,—le dit paiement devant compter à dater de l'achèvement de la voie en dernier lieu mentionnée; toutefois, si la seconde portion de la dite voie ferrée n'était pas construite et en exploitation jusqu'à Prince-Albert dans les deux ans qui suivront l'achèvement de la voie jusqu'à la Saskatchewan-sud comme susdit, le paiement de cinquante mille piastres cessera jusqu'à ce que la totalité de la voie soit terminée jusqu'à Prince-Albert.

Par l'acte 53 Vict., ch. 2 (1890). (*Sanctionné le* 16 *mai* 1890):—

| | |
|---|---|
| **186.** A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Ottawa, pour 30 milles de sa ligne à partir de l'extrémité occidentale des 30 milles subventionnés par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, vers Ottawa, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité .............................. | $ 96,000 |
| **187.** A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Waterloo, pour 11 milles de sa ligne de Waterloo à Elmira, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. | 35,200 |

| | |
|---|---|
| **188.** A la Compagnie du chemin de fer Jonction Nord du Pacifique, pour une ligne de Gravenhurst à Callander, la balance non payée des subventions accordées par les actes 45 Victoria, chapitre 14, et 46 Victoria, chapitre 25, n'excédant pas en totalité........ | $600 |
| **189.** Pour un chemin de fer de Woodstock, *via* London, à Chatham, dans la province d'Ontario, 80 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, pour un chemin de fer d'Ingersoll, *via* London, à Chatham, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. | 256,000 |
| **190.** A la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara, pour 14 milles de sa ligne à partir de l'extrémité est des 20 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, jusqu'à Hamilton, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ | 44,800 |
| **191.** Pour un chemin de fer d'Ottawa à Morrisburg, 52 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ | 166,400 |
| **192.** A la Compagnie du chemin de fer Erié et Huron, pour 22 milles de sa ligne, de Petrolia, *via* Oil-Springs, à Dresden, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ | 70,400 |
| **193.** A la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, pour une ligne de Brockville à Westport, la balance non payée de la subvention accordée par l'acte 48-49 Victoria, chapitre 59, n'excédant pas en totalité........ | 83,000 |
| **194.** A la Compagnie du chemin de fer Manitouline et Rive-Nord, pour 30 milles de son chemin, depuis Little-Current jusqu'à l'embranchement sur Algoma du Pacifique Canadien, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ | 96,000 |
| **195.** A la Compagnie du chemin de fer Port-Arthur, Duluth et Occidental, pour 5 milles de son chemin, qui est un embranchement de la ligne-mère à Kakabeka-Falls, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. | 16,000 |
| **196.** A la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié et Rivière-Détroit, pour 50 milles de son chemin sur un parcours à être fixé par le gouverneur en conseil, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ | 160,000 |
| **197.** A la Compagnie du chemin de fer Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool, pour 16 milles de son chemin depuis Bobcaygeon jusqu'au chemin de fer Midland, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ | 51,200 |
| **198.** A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 36 milles de son chemin depuis l'extrémité nord-est des 200 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, jusqu'à Smith's-Falls, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ | 115,200 |
| **199.** A la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Parry-Sound, pour 30 milles de son chemin depuis Eganville jusqu'à Barry's-Bay, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ | 96,000 |
| **200.** A la Compagnie du chemin de fer Belleville et Lac-Nipissingue, pour 30 milles de son chemin, de Belleville à Tweed et de là à Bridgewater, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........ | 96,000 |
| **201.** A la Compagnie du chemin de fer Cobourg, Northumberland et Pacifique, pour 30 milles de son chemin, de Cobourg au chemin | |

| | |
|---|---|
| de fer Ontario et Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................ | $96,000 |
| **202.** A la Compagnie du chemin de fer Saint-Stephen et Milltown, pour 3½ milles de son chemin, de Saint-Stephen à la ville de Milltown, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................................ | 11,200 |
| **203.** A la Compagnie du chemin de fer Woodstock et Centreville, pour 6 milles de son chemin, depuis l'extrémité ouest des 20 milles subventionnés par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, jusqu'à la frontière internationale entre la province du Nouveau-Brunswick et l'Etat du Maine, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... | 19,200 |
| **204.** Pour un chemin de fer depuis un point à ou près Frédéricton, *via* Oromocto et Gagetown, jusqu'à un point sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick à l'ouest de la station de Westfield, pour 30 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................................ | 96,000 |
| **205.** A la Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick, pour 4½ milles de son chemin, distance non couverte par la subvention antérieure, depuis la tête du Grand-Lac jusqu'au chemin de fer Intercolonial, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité... | 14,400 |
| **206.** A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour 70 milles de son chemin, depuis Saint-Jérôme, dans une direction nord-ouest vers le Désert, dans la province de Québec, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, une subvention ne dépassant pas $5,161 par mille, et n'excédant pas en totalité........................................ | 361,270 |

Pourvu que la subvention par le présent accordée à la dite compagnie soit payée par versements lors de l'achèvement de chaque section du chemin de fer, comme suit, savoir :—

| SECTIONS. | Longueur approximative en milles. |
|---|---|
| De Saint-Jérôme à Shawbridge ........................................ | 8 |
| De Shawbridge à Saint-Sauveur........................................ | 4 |
| De Saint-Sauveur à Sainte-Adèle........................................ | 6 |
| De Sainte-Adèle au Lac-à-la-Fourche........................................ | 6 |
| Du Lac-à-la-Fourche à Sainte-Agathe........................................ | 6½ |
| De Sainte-Agathe à Saint-Faustin........................................ | 14 |
| De Saint-Faustin à Saint-Jovite........................................ | 7½ |
| De Saint-Jovite au Lac-du-Sommet........................................ | 8 |
| Du Lac-du-Sommet à la Chute-aux-Iroquois........................................ | 7 |
| De la Chute-aux-Iroquois vers le Désert........................................ | 3 |

Ces versements devant être proportionnés à la valeur de la partie ainsi complétée comparativement à celle de toute l'entreprise, à être établie comme susdit.

| | |
|---|---|
| **207.** Pour 75 milles du chemin de fer depuis Shelburne, dans le comté de Shelburne, et depuis Liverpool, dans le comté de Queen, vers Annapolis, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, à être entreprise de manière à assurer sa construction jusqu'à Shelburne et Liverpool, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................................ | $240,000 |
| **208.** A la Compagnie du chemin de fer d'Inverness à Richmond, pour 50 milles de son chemin depuis Port-Hawkesbury jusqu'à Broadcove, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................................ | 50,000 |

| | |
|---|---|
| **209.** A la Compagnie du chemin de fer International, par un chemin de fer depuis Sherbrooke jusqu'à la frontière internationale, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 46 Victoria, chapitre 25, n'excédant pas en totalité.......... | $3,840 |
| **210.** Pour compléter le chemin de fer Montréal et Sorel depuis Saint-Lambert jusqu'à Sorel.......... | 40,000 |
| **211.** A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour 7½ milles de son chemin entre Hull et Aylmer, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... | 24,000 |
| **212.** A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Lac-Maskinongé, pour 3½ milles de son chemin, distance non couverte par la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, entre Saint-Félix et le lac Maskinongé, dans la paroisse de Saint-Gabriel, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... | 10,200 |
| **213.** A la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, pour un pont sur la rivière Nicolet, et aussi un pont sur la rivière Saint-François, une subvention de 15 pour 100 sur la valeur de la construction, n'excédant pas.......... | 37,500 |
| **214.** A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour 24 milles de son chemin, depuis Drummondville jusqu'à Sainte-Rosalie, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... | 76,800 |
| **215.** A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour 15 milles de son chemin, depuis un point à ou près Montcalm jusqu'au Pacifique Canadien, entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... | 48,000 |
| **216.** A la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Lac-Témiscamingue, pour 20 milles de son chemin, depuis l'extrémité nord des 15 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, jusqu'au Long-Sault, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... | 64,000 |
| **217.** A la Compagnie du chemin de fer Maskinongé et Lac-Nipissingue, pour 15 milles de son chemin depuis l'extrémité nord des 15 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, se dirigeant vers la paroisse de Saint-Michel-des-Saints, sur la rivière Matawin, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité | 48,000 |
| **218.** A la Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent et Adirondack, pour 18 milles de son chemin, depuis Valleyfield jusqu'à Huntingdon, sur le chemin de fer Jonction de Montréal et Champlain, une subvention ne dépassant pas en totalité.......... | 57,600 |
| **219.** A la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, pour 90 milles de son chemin, depuis la station Saint-François, sur le chemin de fer Québec-Central, jusqu'à un point sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest près de la rivière à l'Orignal, ou depuis un point sur le chemin de fer Québec-Central entre la rivière Chaudière et la station de Tring, jusqu'à un point sur le chemin de fer International à ou près du lac Mégantic, au lieu de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, une subvention n'excédant pas $21,191.54 par année pendant 20 ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie, la dite subvention annuelle pendant 20 ans représentant un octroi en argent de.......... | 288,000 |

**220.** A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Charles, pour donner accès dans la cité de Québec, une subvention n'excédant pas en totalité $30,000; aussi, pour 12 milles de son chemin, depuis Lorette *via* Charlesbourg jusqu'à Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $38,400.............................................. $68,400

**221.** Pour un chemin de fer de Summerside à Richmond-Bay, dans la province de l'Ile du Prince-Edouard, 3 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 9,600

**222.** A la Compagnie du chemin de fer Colombie et Kootenay, pour 35 milles de son chemin, depuis la décharge du lac Kootenay jusqu'à un point sur la rivière Colombie aussi près que possible du confluent des rivières Colombie et Kootenay, une subvention de dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.............................................. 112,000

**223.** Pour un chemin de fer depuis un point sur l'Intercolonial à travers la vallée de la Stewiacke, sur un parcours qui donnera des facilités de communication avec les établissements d'Iron-Mines, Springside, Upper-Stewiacke et Musquodoboit, 25 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.............................................. 80,000

**224.** Pour un chemin de fer de Frédéricton au village de Prince-William, dans la province du Nouveau-Brunswick, 22 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.............................................. 70,400

**225.** A la Compagnie du chemin de fer Vallée du Lac-Saint-Jean et Rivière-du-Loup, pour 22 milles de son chemin, depuis le village de Prince-William vers la ville de Woodstock, au lieu de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.............................................. 70,400

**226.** A la Compagnie du chemin de fer Témiscouata, pour 16 milles de sa ligne, depuis l'extrémité ouest des 20 milles de son embranchement à partir d'Edmonton, subventionnée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, dans la direction de la rivière Saint-François, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.............................................. 51,200

**227.** Pour un chemin de fer depuis l'extrémité nord des 14 milles pour lesquels une subvention a été accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Tobique, depuis Perth-Centre vers Plaister Rock Island, 11 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.............................................. 35,200

**228.** A la Compagnie du chemin de fer Mount-Orford, pour 31 milles de sa ligne, entre Eastman et Kinsbury, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.... 99,200

**229.** Pour un chemin de fer depuis la levée de Lachine, sur la ligne du Grand-Tronc, depuis un point à ou près la rivière des Prairies, distance de 15 milles, une subvention ne dépassant prs $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.............................................. 48,000

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions, y compris celles accordées pour des chemins de fer, sur une ligne s'étendant au delà du point auquel quelqu'une des compagnies ci-haut nommément désignées est autorisée à construire son chemin de fer, seront accordées à telles com-

pagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour de juillet prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté du conseil, sauf le chemin de fer Erié et Huron, qui sera complété dans les deux ans qui suivront le 1er de juillet prochain ; et elles seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvés par le gouverneur en conseil et sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds de revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section du chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée, comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la Compagnie du chemin de fer Erié et Huron, sur laquelle le paiement sera fait seulement lors de l'achèvement des travaux, excepté aussi à l'égard des subventions au chemin de fer Inverness et Richmond, qui seront payées lors de l'achèvement de chaque section de dix milles, conformément, autant que faire se pourra, avec l'arrangement conclu entre la compagnie et la municipalité d'Inverness, et suivant le quatrième article de l'acte de la législature de la Nouvelle-Ecosse, 1890, intitulé : *An Act to enable the county of Inverness to borrow money* ; excepté aussi à l'égard des subventions de la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental pour des ponts sur les rivières Nicolet et Saint-François, et la Compagnie du chemin de fer Lac-Saint-Jean, pour le pont sur la rivière Saint-Charles, sur lesquelles il sera payé 15 pour 100 de la valeur du travail fait, d'après les estimations mensuelles attestées par l'ingénieur en chef et sur approbation du ministre des chemins de fer et canaux ; et excepté aussi à l'égard de la subvention accordée à la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, dont le premier paiement sera fait à l'expiration de douze mois à dater du certificat de l'ingénieur en chef attestant l'achèvement des travaux, et chaque paiement subséquent à l'expiration de chaque douze mois ensuite, pendant une période de vingt ans.

L'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

Par l'acte spécial 53 Vic., ch. 5 (1890). (*Sanctionné le* 16 *mai* 1890) :—

**230.** Afin de permettre à la Compagnie du chemin de fer Calgary et Edmonton de construire la partie de son chemin qui part d'un point de la ligne de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique dans la ville de Calgary et atteint un point de la rivière Saskatchewan-nord, près d'Edmonton, le gouverneur en conseil pourra passer contrat avec la dite compagnie pour le transport des hommes, approvisionnements, matériaux et malles, pendant vingt ans, et pourra payer pour ce service, pendant la dite période, quatre-vingt mille piastres par année, de la manière suivante, savoir :—la somme de quatre-vingt mille piastres sera payée annuellement lors de la construction de la voie entre Calgary et un point sur la rivière Saskatchewan-nord, près d'Edmonton, ce paiement devant compter à dater de l'achèvement de la voie ferrée entre ces points ; toutefois, le gouverneur en conseil pourra ordonner que cette somme soit payée en versements semi-annuels, et pourra permettre à la compagnie de transporter par voie de garantie de toutes obligations ou valeurs qui pourront être émises par la compagnie au sujet de son entreprise.

Par l'acte 54-55 Vic., ch. 8 (1891). (*Sanctionné le* 30 *septembre* 1891):—

| | | |
|---|---|---|
| **231.** | A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour un chemin de fer à partir d'un point de ou près de New-Glasgow ou Saint-Lin, jusqu'à ou près Montcalm, dans la province de Québec, 18 milles, la balance impayée de la subvention, n'excédant pas $3,200 par mille, octroyée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, et ne dépassant pas en totalité... | $ 28,100 |
| **232.** | A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour le pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Charles, devant donner accès à la cité de Québec, la différence entre le montant déjà payé à la compagnie et la somme de $30,000 mentionnée comme ne devant pas être excédée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas.......... | 5,250 |
| **233.** | A la Compagnie du chemin de fer Oshawa, pour sept milles de son chemin, à partir de Port-Oshawa allant vers Raglan, au lieu de la subvention pour un pareil montant accordé par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité....... .......... | 22,400 |
| **234.** | A la Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay, pour la section de son chemin depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, la balance impayée de la subvention octroyée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 25, ne dépassant pas en totalité........... .......... .... | 92,784 |
| **235.** | A la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, pour 30 milles de son chemin, depuis la rivière Saint-François jusqu'au chemin de fer d'Arthabaska, à la station de Saint-Grégoire, la balance impayée de la subvention, n'excédant pas $3,200 par mille, octroyée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, et ne dépassant pas en totolité ........ ............... ............... ........ | 79,700 |
| **236.** | A la Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario-Sud, pour 49½ milles de son chemin de Woodstock à Hamilton, dans la province d'Ontario, au lieu de la subvention pour un pareil montant octroyée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité......................................................... .. | 158,400 |
| **237.** | A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Ottawa (ci-devant la Compagnie du chemin de fer Vaudreuil et Prescott), pour 30 milles de son chemin, à partir de Vaudreuil et allant vers Hawkesbury, la balance impayée de la subvention octroyée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, ne dépassant pas en totalité.............................. ........................ | 46,040 |
| **238.** | A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Tobique, pour 14 milles de son chemin, à partir de la station de Perth-Centre, et allant vers Plaister-Rock-Island, au lieu de la subvention pour un pareil montant octroyé par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention n'excédant pas $6,400 par mille, et ne dépassant pas en totalité...................... ..... | 89,600 |
| **239.** | A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 56 milles de son chemin, depuis la cité de Kingston jusqu'à Smith's-Falls, au lieu des subventions, n'excédant pas $179,200, octroyées par les actes 52 Victoria, chapitre 3, et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention n'excédant pas $12,534 par année, devant être payée par versements semi-annuels de $6,267 chacun, pendant vingt ans, ce qui représente une subvention en argent de...... ..................... . .. ......... | 179,200 |

Pourvu que lors de l'achèvement de 28 milles du dit chemin de fer, une subvention semi-annuelle puisse être payée en proportion de la valeur de la partie ainsi

complétée comparativement à celle des 56 milles entiers; pourvu aussi que la compagnie puisse déposer au crédit du ministre des finances et receveur général une somme n'excédant pas $1,170,000, en considération de laquelle il sera payé à la compagnie, pendant vingt ans, une annuité semestrielle calculée sur la base de trois et demi pour cent du montant ainsi déposé; pourvu, en outre, que le gouverneur en conseil puisse permettre à la compagnie de transporter cette subvention et cette annuité à des fidéicommissaires par voie de garantie pour toutes obligations ou valeurs qui pourront être émises par la compagnie au sujet de son entreprise.

**240.** A la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, pour 20 milles de son chemin à partir d'un point de ou près de Newboro' et allant dans la direction de palmer's-Rapids, dans la province d'Ontario, au lieu d'une subvention pour un pareil montant octroyée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité ....... ........................................ $64,000 00

Pourvu que la subvention ainsi octroyée à la dite compagnie soit payée par versements lors de l'achèvement de chaque section du chemin de fer comme suit:—

| Sections. | Longueur en milles. |
|---|---|
| De près de Newboro' à Westport.................................... | 4 |
| De Westport en allant vers Palmer's-Rapids.. ...... ....... | 16 |

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant êre accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement; toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil; et elles seront aussi construites en conformité des plans et devis et à des conditions qui seront approuvés par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes les dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds de revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la subvention de la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, dont le premier paiement semestriel sera fait à l'expiration de six mois à dater du certificat de l'ingénieur en chef attestant l'achèvement de vingt-huit milles du chemin de fer, et chaque paiement subséquent à l'expiration de chaque six mois ensuite, pendant une période de vingt ans, et excepté aussi à l'égard de la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, dont la subvention sera payée lors de l'achèvement des travaux; excepté aussi à l'égard de la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie, dont la subvention sera payée comme il suit:—lors de l'achèvement de la partie du dit chemin située entre Newboro' ou son voisinage et Westport, distance de quatre milles, la somme de douze mille huit cents piastres, et lors de l'achèvement de seize milles restant à partir de Westport et allant vers Palmer's-Rapids, la somme de cinquante et un mille deux cents piastres.

Dans le mois qui suivra le commencement de chaque session du parlement, tant que quelqu'une de ces sommes sera payée, il sera soumis au parlement un état indiquant tous paiements de ces deniers durant le cours de l'année précédente, les noms des personnes auxquelles ces paiements auront été faits, et les montants qui leur auront été payés respectivement, ainsi que les rapports des ingénieurs sur lesquels les paiements auront été recommandés, et copie de tous contrats entre le gou-

vernement et la compagnie en vertu desquels les paiements des dites subventions sont par le présent autorisés.

L'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées respectivement sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemin de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

Par l'acte 55-56 Vict., ch. 5 (1892). (*Sanctionné le* 9 *juillet* 1892) :—

**241.** A la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié et Rivière-Détroit, pour 58 milles de sa voie, à partir d'un point à ou près Cedar-Creek jusqu'à la ville de Ridgetown, au lieu des subventions accordées à la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié et Rivière-Détroit par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, et à la Compagnie du chemin de fer Amherstburg, Lake-Shore et Blenheim, par l'acte 52 Victoria, chapitre 3.......................................... $224,000

**242.** A la Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, pour 55 milles de sa voie, depuis Barry's-Bay en allant vers le chemin de fer Jonction du Pacifique-Nord, une subvention ne dépassant pas $6,400 par mille pour les premiers 27½ milles à partir de Barry's-Bay, et ne dépassant pas $3,200 par mille pour les seconds 27½ milles, ni n'excédant pas en totalité.................. 264,000

**243.** A la Compagnie du chemin de fer Canadiendu Pacifique ou à la Compagnie de chemin de fer et de navigation de la Colombie et de la Kootenay, pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près Revelstoke jusqu'à la tête du lac Laflèche, pour 25 milles du dit chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 80,000

**244.** A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Tobique, pour un chemin de fer depuis l'extrémité nord des 11 milles pour lesquels une subvention a été accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, jusqu'à l'île Plaister-Rock, pour 3 milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 9,600

**245.** A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Montfort, pour 21 milles de sa voie, depuis Lachute, Saint-Jérôme ou un point à ou près Saint-Sauveur, sur la ligne du chemin de fer Montréal et Occidental, jusqu'à Montfort et vers l'ouest, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité................ 67,200

**246.** A la Compagnie du chemin de fer Ontario, Belmont et Nord, pour 10 milles de sa voie, depuis les mines de fer de Belmont jusqu'au chemin de fer Canadien du Pacifique et au chemin de fer Ontario-Central, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.................................. 32,000

**247.** A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Montréal et Champlain, la balance impayée des subventions accordées par les actes 50-51 Victoria, chapitre 24, et 51 Victoria, chapitre 3, une subvention de.......................................................... 15,100

**248.** A la Compagnie du chemin de fer Bouctouche et Moncton, pour 32 milles de sa voie, depuis Moncton jusqu'à Bouctouche, la balance impayée de la subvention, ne dépassant pas $3,200 par mille, accordée par les actes 49 Victoria, chapitre 10, et 50-51 Victoria, chapitre 24, et n'excédant pas en totalité.............................. 35,480

**249.** A la Compagnie du chemin de fer Cobourg, Northumberland et Pacifique, pour 19 milles de sa voie, depuis Cobourg jusqu'au chemin de fer Ontario et Québec (en sus de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2), une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité......... 60,800

**250.** Pour un chemin de fer depuis le village de Saint-Rémi, dans le comté de Napierville, jusqu'à Saint-Cyprien, dans le dit comté, pour 12 milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................................ $38,400

**251.** A la Compagnie du chemin de fer d'Inverness à Richmond (ou à toute autre compagnie entreprenant les travaux), pour 25 milles de sa voie, depuis un point sur le chemin de fer du Cap-Breton à ou près Orangedale jusqu'à Broad-Cove, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, au lieu de la subvention de $50,000 accordée à la dite compagnie de chemin de fer par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, et aux mêmes conditions, n'excédant pas en totalité.................... 80,000

**252.** A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Nicola, pour 25 milles de sa voie, depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près de Spence's-Bridge en allant vers le lac Nicola 80,000

**253.** A la Compagnie du chemin de fer Lotbinière et Mégantic, pour 15 milles de sa voie, depuis un point à ou près Saint-Jean-Deschaillons en allant vers Glen-Lloyd, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................................ 48,000

**254.** A la Compagnie du chemin de fer Stewiacke et Lansdowne, pour un chemin de fer depuis un point sur l'Intercolonial, à travers la vallée de la Stewiacke, sur une ligne qui donnera des facilités de communication avec les mines de fer des établissements de Springside, Stewiacke en haut et Musquodoboit, parcours de 25 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................................ 80,000

**255.** A la Compagnie du chemin de fer de Jonction et des Carrières de Philipsburg, pour $6\frac{75}{100}$ milles de sa voie depuis la station de Stanbridge jusqu'à Philipsburg, dans le comté de Missisquoi, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................................ 21,600

**256.** A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental, pour 3 milles de sa voie, depuis un point à ou près Harrowsmith jusqu'à un point à ou près Sydenham, au lieu de la subvention accordée pour cette section du chemin par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................................ 9,600

**257.** Pour un chemin de fer depuis Cap-Tourmente en allant vers la Malbaie, dans la province de Québec, 20 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 64,000

**258.** A la Compagnie du chemin de fer Stewiacke et Lansdowne, pour un chemin de fer depuis Truro ou un point entre Truro et Stewiacke, jusqu'à Newport ou Windsor, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, pour 49 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 156,800

**259.** A la Compagnie du chemin de fer Ristigouche et Victoria, pour 15 milles de sa voie depuis Campbellton, en allant vers Grand-Falls, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................................ 48,000

**260.** Pour un chemin de fer de Saint-Jean à Sainte-Rosalie, 32 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................................ 102,400

**261.** Pour un chemin de fer de Saint-Placide à Saint-André, 8 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................................ 25,600

**262.** Pour un chemin de fer devant compléter le raccordement entre Sydney et Louisbourg, dans le comté du Cap-Breton, pour 28 milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................................................ $89,600

**263.** A la Compagnie du chemin de fer Belleville et Lac-Nipissingue, pour 30 milles de sa voie, depuis Belleville jusqu'à Tweed et de là à Bridgewater, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité ........................................ 96,000

**264.** A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 56 milles de sa voie, depuis la cité de Kingston jusqu'à Smith's-Falls, au lieu des subventions, ne devant pas dépasser $179,200, accordées par les actes 52 Victoria, chapitre 3, et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention calculée sur le pied de 3½ pour 100 du montant des subventions ainsi accordées, devant être payée par versements semi-annuels pendant telle période, ne dépassant pas 21 ans, que fixera la compagnie, et représentant un octroi en argent de........................................................ 179,200

Pourvu que, lors de l'achèvement de 28 milles du dit chemin, une subvention semi-annuelle puisse être payée proportionnellement à la valeur de la partie ainsi achevée comparée à la valeur des 56 milles entiers; pourvu aussi que la compagnie puisse déposer entre les mains du ministre des finances et receveur général une somme n'excédant pas $1,170,000 en considération de laquelle il sera payé à la compagnie, pendant telle période, n'excédant pas vingt ans, que fixera la compagnie, une annuité semi-annuelle calculée sur le pied de 3½ pour 100 du montant ainsi déposé; pourvu, de plus, que le gouverneur en conseil puisse permettre à la compagnie de faire cession des dites subventions et annuité à des fidéicommissaires à titre de garantie pour toutes obligations ou valeurs qui pourraient être émises par la compagnie au sujet de son entreprise.

**265.** A la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara-Central, pour 34 milles de sa voie depuis la cité de Sainte-Catherine jusqu'à la cité d'Hamilton, au lieu des subventions n'excédant pas $108,000, accordées par les actes 52 Victoria, chapitre 3 et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention calculée sur le pied de 3½ pour 100 du montant de ces subventions, devant être payée par versements semi-annuels pendant telle période, ne dépassant pas vingt ans, que fixera la compagnie, et représentant un octroi en argent de $108,000; pourvu que, lors de l'achèvement de 10 milles du dit chemin, une subvention semi-annuelle puisse être payée proportionnellement à la valeur de la partie ainsi achevée comparée à la valeur des 34 milles entiers; pourvu aussi que la compagnie puisse déposer entre les mains du ministre des finances et receveur général une somme n'excédant pas $400,000, en considération de laquelle il sera payé par le gouvernement à la compagnie, pendant telle période, n'excédant pas vingt ans, que fixera la compagnie, une annuité semi-annuelle calculée sur le pied de 3½ pour 100 du montant ainsi déposé, ou une garantie de pareille somme, comme intérêt sur les obligations de la compagnie; pourvu, de plus, que le gouverneur en conseil puisse permettre à la compagnie de faire cession des dites subvention et annuité à des fidéicommissaires à titre de garantie pour le principal ou l'intérêt de toutes obligations ou valeurs qui pourraient être émises par la compagnie au sujet de son entreprise; et la subvention en dernier lieu ci-dessus mentionnée à la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara-Central sera payée par versements semi-annuels, dont le premier sera effectué à la fin des six mois à dater du certificat de l'ingénieur en chef attestant l'achèvement des dix premiers milles du chemin de fer,

et chaque versement subséquent à la fin des six mois suivants, pendant vingt ans ou moins. C'est une condition de cette subvention que la somme, n'excédant pas $400,000, ci-dessus mentionnée, sera déposée entre les mains du ministre des finances avant le 1er janvier 1893.

**266.** A la Compagnie du chemin de fer Woodstock et Centreville, pour un chemin de fer depuis Woodstock en allant vers Centreville, 20 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... $64,000

**267.** A la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, ne dépassant pas $3,200 par mille, et aussi la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, n'excédant pas en totalité .......... 96,800

**268.** A la Compagnie de forges, de charbonnages et de chemin de fer de New-Glasgow, pour un chemin de fer depuis la jonction d'Eureka, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à un point à ou près Sunnybrae, y compris un embranchement sur le haut-fourneau à charbon de Bridgeville, pour 12½ milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 40,000

**269.** A la Compagnie du chemin de fer des Mille-Iles, pour un prolongement de sa voie afin de le raccorder avec le chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, le chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental, le chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, ou les eaux du canal Rideau, et un prolongement à travers l'embouchure de la rivière Gananoque, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, ne dépassant pas en totalité.......... 44,000

Dont $14,000 payables lors de l'achèvement du prolongement en dernier lieu mentionné ou prolongement sud, et la balance, qui sera de $30,000, lors de l'achèvement du prolongement en premier lieu mentionné ou prolongement nord de sa voie.

**270.** A la Compagnie du chemin de fer Manitouline et Rive-Nord, pour 30 milles de sa voie, depuis Little-Current jusqu'à l'embranchement sur Algoma du chemin de fer Canadien du Pacifique, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... $96,000

**271.** A la Compagnie du chemin de fer Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool, pour 16 milles de sa voie, depuis l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, à la jonction du chemin de fer Midland, jusqu'à Pontypool, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité .......... 51,200

**272.** Pour 75 milles du chemin de fer depuis Sand-Point, havre de Shelburne, dans la Nouvelle-Ecosse, jusqu'à Annapolis, dans le comté d'Annapolis, et jusqu'à un point de raccordement à ou près New-Germany, sur le chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, en vue d'une construction future jusqu'à Liverpool, au lieu de la subvention pour le même montant accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, pour la même longueur de chemin de fer depuis Shelburne, et depuis Liverpool vers Annapolis, et ne dépassant pas $3,200 par mille, une subvention n'excédant pas en totalité.......... 240,000

**273.** A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental, pour 20 milles de sa voie, étant des prolongements ou embranchements dans les comtés d'Hastings, Addington, Frontenac, Peterborough ou Leeds, vers les gisements de fer, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, payable par versements réglés par

la longueur de chacun des dits prolongements, additions ou embranchements, et n'excédant pas en totalité........................ ....... $64,000

**274.** A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Saint-Jean et Rivière-du-Loup, pour 15 milles de sa voie, depuis l'extrémité nord de la ligne subventionnée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, en allant vers la ville de Woodstock, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité................................. 48,000

**275.** A la Compagnie du chemin de fer Cobourg, Northumberland et Pacifique, pour 30 milles de sa voie, depuis Cobourg jusqu'au chemin de fer Ontario et Québec, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité ........ ............... 96,000

**276.** A la Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, pour 30 milles de sa voie, depuis Eganville jusqu'à Barry's-Bay, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................. ........ ........... 96,000

**277.** A la Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, pour 22 milles de sa voie, depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, au lieu de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. ............ 70,400

**278.** A la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Lac-Témiscamingue, pour 35 milles de sa voie, depuis Mattawa jusqu'au Long-Saut, au lieu des subventions accordées par les actes 52 Victoria, chapitre 3, et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité......... ........... 112,000

**279.** A la Compagnie du chemin de fer Témiscouata, pour 12 milles de sa voie, depuis l'extrémité nord de la section de l'embranchement de Saint-François subventionnée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, étant les premiers 12 milles sur la section subventionnée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $1,800 par mille en sus de la subvention déjà accordée, et n'excédant pas en totalité................. ................................ ......... ....... 21,600

**280.** Au chemin de fer Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique, pour 16 milles de sa voie, depuis Port-Burwell jusqu'à Tilsonburg, une subvention ne dépassant pas $3.200 par mille, et n'excédant pas en totalité.,... 51,200

**281.** A la Compagnie du chemin de fer Woodstock et Centreville, pour 6 milles de sa voie, depuis l'extrémité ouest des 20 milles subventionnés par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, jusqu'à la frontière entre la province du Nouveau-Brunswick et l'Etat du Maine, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité....................................... .................. ........ 19,200

**282.** A la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Lac-Témiscamingue, pour 15 milles de sa voie, depuis le Long-Sault jusqu'à la traverse de la rivière Kippewa, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille,—et une subvention de 15 pour 100 sur la valeur du pont en bois sur la rivière Ottawa, près de Mattawa, ne dépassant pas $15,000—et n'excédant pas en totalité ........... ........... 63,000

**283.** A la Compagnie du chemin de fer Goderich et Wingham, pour 31 milles de sa voie, de Goderich à Wingham, *via* Port-Albert, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité............... ........................................ . ....... 99,200

**284.** A la Compagnie du chemin de fer Joliette et Saint-Jean-de-Matha, pour 8 milles de sa voie, depuis Saint-Félix-de-Valois jusqu'à Saint-Jean-de-Matha, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité......................... ............................ 25,600

| | |
|---|---|
| **285.** A la Compagnie du chemin de fer Bracebridge et Baysville, pour 15 milles de sa voie, depuis Bracebridge en allant vers Baysville, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité............ | $48,000 |
| **286.** A la Compagnie du chemin de fer Nipissingue et Baie-James, pour 25 milles de sa voie, depuis la station de North-Bay ou les environs, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, en allant vers la baie James, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité............ | 80,000 |
| **287.** Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial entre Sainte-Flavie et la station du Petit-Métis jusqu'à Matane, pour 50 milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité............ | 160,000 |
| **288.** A la Compagnie du chemin de fer Ontario et Pacifique, pour $53\frac{87}{100}$ milles de sa voie entre Cornwall et Ottawa, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. | 172,400 |
| **289.** Pour un chemin de fer depuis un point sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, sur l'île Jésus, dans le comté de Laval, en allant vers Saint-Eustache, pour 12 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à la Compagnie du chemin de fer Carillon et Grenville, pour 22 milles de sa voie, entre Saint-Eustache et le Sault-au-Récollet, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. | 38,400 |
| **290.** Pour un chemin de fer entre Saint-Eustache et Saint-Placide, dans le comté des Deux-Montagnes, pour 18 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité............ | 57,600 |
| **291.** A la Compagnie du chemin de fer Port-Arthur, Duluth et Occidental, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, ne dépassant pas, avec le montant déjà payé, $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité............ | 114,125 |
| **292.** A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour $4\frac{6}{10}$ milles de sa voie, depuis le quai de Ball, sur le fleuve Saint-Laurent, près de Nicolet, jusqu'à la jonction de Sainte-Rosalie, surplus de distance par la ligne construite non couverte par les subventions jusqu'à présent votées pour une voie ferrée entre les dits points, $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité............ | 14,720 |
| **293.** A la Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent et Adirondack, pour $5\frac{42}{100}$ milles de sa voie, depuis Huntingdon en allant vers la frontière internationale, lesquels, avec la distance entre Valleyfield et Huntingdon, $12\frac{58}{100}$ milles, forment le chiffre de 18 milles mentionnés dans l'acte 53 Victoria, chapitre 2, octroyant une subvention à cette compagnie—et pour $2\frac{40}{100}$ milles depuis l'extrémité est des 18 milles mentionnés jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas $3 200 par mille, et n'excédant pas en totalité............ | 25,024 |

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin seront, si elles sont accordées par le gouverneur en conseil, payées à ces compagnies respectivement; les autres subventions pourront être accordées aux compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et compléter les dits chemins de fer respectivement; toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le 1er jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil; et elles seront aussi construites en conformité de plans

et devis et à des conditions qui seront approuvés par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil ; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds de revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du ministre ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée,—excepté à l'égard des subventions au sujet desquelles il est ci-dessus autrement prévu, et aussi à l'égard des subventions accordées à la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa et à la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara-Central, à chacune desquelles le premier paiement semestriel sera fait à l'expiration de six mois à dater du certificat de l'ingénieur en chef attestant l'achèvement de son chemin de fer, et chaque paiement subséquent à l'expiration de chaque six mois ensuite pendant une période de vingt ans ou moins.

L'octroi de ces subventions, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira."

**294.** Nonobstant l'expiration du délai fixé par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, et par le contrat passé avec la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, le gouverneur en conseil pourra payer la balance impayée de la subvention accordée par le dit acte à la dite compagnie, suivant qu'elle deviendra due et payable, conformément au dit contrat, et sauf les termes et conditions applicables à la dite subvention d'après la teneur du dit acte.

**295.** Nonobstant l'expiration du délai fixé par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, et par le contrat passé avec la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, le gouverneur en conseil pourra payer la balance impayée de la subvention accordée par le dit acte à la dite compagnie, suivant qu'elle deviendra due et payable conformément au dit contrat, et sauf les termes et conditions applicables à la dite subvention d'après la teneur du dit acte; et nonobstant ce que contient l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, le gouverneur en conseil pourra aussi payer à la dite compagnie la balance restant impayée de la subvention accordée à la compagnie par le dit acte s'élevant à $12,800, sur les quatre milles de son chemin depuis l'extrémité nord de la ligne principale subventionnée en allant vers Roberval.

Par l'acte 56 Vict., ch. 2 (1893). (*Sanctionné le 1er avril* 1893) :—

**296.** A la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, pour 20 milles de sa voie, jusqu'à l'extrémité est de la ligne subventionnée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à Saint-Grégoire, en allant à la station de la jonction de la Chaudière, sur l'Intercolonial, dans la province de Québec, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......................................... $64,000

**297.** A la Compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis, pour 32 milles de sa voie, depuis un point à ou près de la ville d'Iberville jusqu'à Saint-Hyacinthe, et de là vers Sorel, au lieu de la subvention accordée par l'acte 55-56 Victoria, chapitre 5, pour un chemin de fer de Saint-Jean à Sainte-Rosalie, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..................... 102,400

**298.** A la Compagnie du chemin de fer Ontario, Belmont et Nord, pour 10 milles de sa voie divisés en deux sections : la première, depuis les mines de fer de Belmont jusqu'au village de Marmora; la

seconde, depuis le village de Marmora jusqu'à la jonction avec le chemin de fer Ontario-Central, au lieu de la subvention accordée par l'acte 55-56 Victoria, chapitre 5, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................. $32,000

**299.** A la Compagnie du chemin de fer Ontario-Central, pour 20 milles de sa voie depuis Coehill ou Gilmore, ou quelque point entre Coehill et Gilmore, jusqu'à Bancroft, *via* L'Amable, ou aussi près de là que possible, au lieu de la subvention accordée par l'acte 48-49 Victoria, chapitre 59, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................... 64,000

**300.** A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour 30 milles de sa voie, depuis le lac Saint-Jean en allant vers Chicoutimi, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, et n'excédant pas en totalité........... 81,040

**301.** A la Compagnie du chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa, pour 50 milles de sa voie, depuis l'embranchement sur Victoria du chemin de fer Midland jusqu'au village de Bancroft, dans le comté de Hastings, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 8, et accordée de nouveau par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, et n'excédant pas en totalité............... 145,000

**302.** A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Beauharnois, pour 30 milles de sa voie, depuis Sainte-Martine jusqu'à Saint-Anicet, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, et n'excédant pas en totalité............ 3,500

**303.** A la Compagnie du chemin de fer Saint-Stephen et Milltown, pour $3\frac{1}{2}$ milles de sa voie, depuis la ville de Saint-Stephen jusqu'à la ville de Milltown, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................... 11,200

**304.** A la Compagnie du chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix, pour 30 milles de sa voie, depuis la rive est de la rivière Saint-Charles jusqu'au Cap-Tourmente ou son voisinage, dans la province de Québec, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, et n'excédant pas en totalité.................................................................... 30,400

**305.** A la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Vallée de la Gatineau, pour 62 milles de sa voie, depuis la gare de Hull en allant vers le Désert, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, et n'excédant pas en totalité. ....... 89,248

**306.** A la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié, pour 15 milles de sa voie, depuis le village de Tara, ou quelque point entre Tara et Hepworth, jusqu'à la ville d'Owen-Sound, dans la province d'Ontario, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité .................. 48,000

**307.** A la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse (ou à la personne, aux personnes ou à la compagnie qui, de l'avis du ministre ou du ministre suppléant de la justice, y auront droit), pour 80 milles de sa voie, depuis Lunenburg, sur la côte orientale de la Nouvelle-Ecosse, en allant vers l'ouest, jusqu'à un point dans le district de New-Germany, avec un tronçon de $\frac{3}{4}$ de mille environ jusqu'au quai du chemin de fer de Bridgewater, et depuis un point à $33\frac{1}{2}$ milles de Lunenburg et allant jusqu'à Middleton, sur le chemin de fer Windsor et Annapolis, sur les subventions impayées accordées par les actes 50-51 Victoria, chapitre 24, et 51 Victoria, chapitre 3, une somme n'excédant pas en totalité...... ................ 4,500

**308.** A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour 18 milles de sa voie, depuis un point à ou près de New-Glasgow, ou Saint-Lin,

jusqu'à Montcalm ou dans le voisinage, dans la province de Québec, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 8, et n'excédant pas en totalité................ $25,600

**309.** A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour 15 milles de sa voie, depuis Montcalm ou le voisinage jusqu'au chemin de fer canadien du Pacifique, entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité................................................................ 48,000

**310.** A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Montfort, pour 21 milles de sa voie étroite (3 pieds) depuis Lachute, Saint-Jérôme ou un point à ou près Saint-Sauveur, sur la ligne du chemin de fer Montréal et Occidental, jusqu'à Montfort, et allant vers l'ouest, au lieu de la subvention accordée par l'acte 55-56 Victoria, chapitre 5, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité................................................................ 67,200

**311.** A la Compagnie du chemin de fer Maskinongé et Nipissingue, pour 15 milles de sa voie, depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou près Maskinongé ou Louiseville, et allant vers la paroisse de Saint-Michel-des-Saints, sur la rivière Mattawa, dans la province de Québec, et pour 15 milles de sa voie depuis l'extrémité nord des 15 milles susmentionnés en allant vers la paroisse de Saint-Michel-des-Saints, sur la rivière Mattawa, dans la province de Québec, au lieu des subventions accordées par les actes 52 Victoria, chapitre 3, et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité................................................................ 96,000

**312.** A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Parry-Sound, pour 40 milles de sa voie, depuis le village de Parry-Sound jusqu'au village de Sundridge, ou quelque autre point sur le chemin de fer Jonction Nord du Pacifique, dans la province d'Ontario, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, et n'excédant pas en totalité.................................. 97,000

**313.** A la Compagnie du chemin de fer Union-Jacques-Cartier, pour prolonger et compléter sa voie, au lieu de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention de.................. 20,000

**314.** A la Compagnie du chemin de fer Oshawa, pour sept milles de son chemin de fer et de ses embranchements, comme il suit: depuis Port-Oshawa jusqu'à un point à ou près l'emplacement du moulin d'Emondson, près de la rue Mill, dans la ville d'Oshawa—(cette partie étant connue sous le nom de section "du lac" du dit chemin de fer) ; de là vers un point à ou près l'hôtel de ville, dans la ville d'Oshawa, et de là à la gare d'Oshawa de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada (cette partie étant connue sous le nom de section "de la ville" ou section "Nord" du dit chemin de fer), au lieu de la subvention accordée par l'acte 54-55 Victoria, chapitre 8, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité................................................ 22,400

Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain, et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil ; elles seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil.

L'octroi de ces subventions, respectivement, sera donné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation et des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille que le gouverneur en conseil prescrira.

Toutes les dites subventions, respectivement, seront payées à même le fonds de revenu consolidé du Canada, par versement, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins dê dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée,—excepté comme il suit:—

(*a*) La subvention à la Compagnie du chemin de fer Ontario et Belmont et Ottawa, qui sera payée comme suit:—lors de l'achèvement de la première section, un versement proportionné à la valeur de la dite section comparée à celle des dix milles par le présent subventionnés, valeur qui sera établie comme susdit, et la balance de la dite subvention lors de l'achèvement de la seconde section :

(*b*) La subvention à la Compagnie du chemin de fer Oshawa, qui sera payée comme suit:—lors de l'achèvement de la section "de la ville" ou "Nord", un versement proportionné à la valeur de la dite section comparée à celle des sept milles par le présent subventionnés, valeur qui sera établie comme susdit, et la balance de la dite subvention lors de l'achèvement de la section "du lac" du dit chemin de fer.

Par l'acte 57-58 Vict., chap. 4, (1894). (*Sanctionné le* 23 *juillet* 1894.)

**315.** A la Compagnie du chemin de fer Bracebridge à Baysville, pour 15 milles de sa voie partant de Bracebridge et allant vers Baysville, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 des statuts de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......................................$ 48,000

**316.** A la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 3 de 1889, ne dépassant pas $3,200 par mille, et aussi la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1890, qui a été accordée de nouveau par le chapitre 5 de 1892 ; le tout n'excédant pas....................................... 86,800

**317.** A la Compagnie du chemin de fer Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique, pour 16 milles de sa voie de Port-Burwell à Tilsonburg, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité....................................... 51,200

**318.** A la Compagnie du chemin de fer Brantford, Waterloo et Lac-Erié, pour 18 milles de sa voie, depuis la ville de Brantford jusqu'au village de Hagarsville ou le village de Waterford, ou quelque point intermédiaire sur le chemin de fer Canada-Sud, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 24 de 1887, ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité....................................... 4,790

**319.** A la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara-Central, pour 34 milles de sa voie, depuis la cité de Sainte-Catherine jusqu'à la cité d'Hamilton, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité....................................... 108,800

**320.** A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Ottawa (ci-devant la Compagnie du chemin de fer Vaudreuil et Prescott), pour 30 milles de sa voie, à partir de Vaudreuil en allant vers Hawkesbury, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 24 de 1887 ; pour 50 milles de sa voie, depuis l'extrémité occidentale des 30 milles ci-dessus mentionnés en allant vers Ottawa, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1890, ne dépassant pas $3,200 par mille ; le tout n'excédant pas....................................... 118,400

**321.** Nonobstant l'expiration du délai fixé par le chapitre 2 de 1890, et par le contrat passé avec la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, et nonobstant ce que contenu d'ailleurs dans le dit chapitre 2, le gouverneur en conseil pourra payer la subvention accordée par le dit chapitre à la compagnie suivant la valeur actuelle des vingt paiements annuels mentionnés au dit chapitre (intérêt calculé à quatre pour cent), pour et lors de l'achèvement de sa voie s'étendant depuis un point entre la rivière de la Chaudière et la station de Tring jusqu'à un point sur le chemin de fer International au lac ou près du lac Mégantic, et après inspection et acceptation du dit chemin par l'ingénieur en chef des chemins de fer et canaux, une somme totale de........................ $288,000

**322.** A la Compagnie du chemin de fer de jonction et des carrières de Philipsburg, pour $\frac{67}{100}$ de mille de sa voie depuis la station de Stanbridge jusqu'à Philipsburg, dans le comté de Missisquoi, et un embranchement jusqu'à la baie de Missisquoi, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................ 2,912

**323.** A la Compagnie du chemin de fer Joliette et Saint-Jean-de-Matha, pour 8 milles de sa voie, entre Saint-Félix-de-Valois et Saint-Jean-de-Matha, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................ 23,600

**324.** A la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Lac-Témiscamingue, pour 50 milles de sa voie depuis Mattawa jusqu'au pied du lac Kippewa, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité $160,000;—aussi, 15 pour 100 sur la valeur d'un pont en bois sur la rivière Ottawa près de Mattawa, ne devant pas dépasser $15,000 en totalité, au lieu des subventions accordées par le chapitre 5 de 1892;—aussi, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 24 de 1887, pour sa ligne entre le Long-Saut et le lac Kippewa, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille de voie ferrée et 15 pour 100 sur la valeur des ponts;—aussi, une somme supplémentaire de $1,750 par mille de sa dite voie depuis Mattawa jusqu'au pied du lac Kippewa; le tout n'excédant pas........................ 274,940

**325.** Pour un chemin de fer de Saint-Placide à Saint-André, 8 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................ 25,600

**326.** Pour un chemin de fer de Saint-Eustache à Saint-Placide, dans le comté des Deux-Montagnes, pour 18 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 57,600

**327.** Pour un chemin de fer partant d'un point sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, sur l'île Jésus, dans le comté de Laval, et allant vers Saint-Eustache, pour 12 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, à la Compagnie du chemin de fer Carillon et Grenville, pour 12 milles de son chemin, de Saint-Eustache au Sault-au-Récollet, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 38,400

**328.** Pour un chemin de fer partant de Saint-Rémi, dans le comté de Napierville, et allant à Saint-Cyprien, dans le dit comté, pour 12 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................ 38,400

**329.** A la Compagnie de chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour des ponts sur les divers chenaux de la rivière Ottawa à

Culbute et à l'ouest de ce point, une subvention de $31,500, devant être payée mensuellement, au fur et à mesure de l'exécution des travaux, sur le certificat de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, proportionnellement à la valeur des travaux exécutés comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise ;—et pour 3 milles de sa voie s'étendant depuis un point à trois milles à l'est de Pembroke jusqu'à Pembroke, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $9,600, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 3 de 1888; pourvu que tous les travaux subventionnés sur ce chemin de fer soient complétés dans les quatre ans de la sanction du présent acte,—la subvention accordée par le présent acte ne devant pas excéder en totalité .......... $41,100

**330.** A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour la construction ou l'acquisition de 7½ milles de chemin de fer entre Hull et Aylmer, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1890, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 24,000

**331.** A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour 85 milles de sa voie entre Aylmer et Pembroke, la balance impayée de la subvention accordée pour le chemin de Hull à Aylmer, pourvu que la rivière Ottawa soit traversée à quelque point non à l'est de La Passe, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 73,172

**332.** A la Compagnie du chemin de fer Embranchement de Harvey, pour 3 milles de sa voie depuis le terminus sud du chemin de fer Albert jusqu'à Harvey-Bank, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 24 de 1887, ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 4,046

**333.** Pour un chemin de fer partant d'un point sur l'Intercolonial près de Newcastle, *via* Douglastown, et allant à un point sur la rivière Miramichi, vis-à-vis la ville de Chatham, dans la province du Nouveau-Brunswick, 6 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 10 de 1886, une subvention de dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 19,200

**334.** Pour un chemin de fer partant d'un point sur le chemin de fer Joggins, près de la rivière Hébert, et allant jusqu'à Young's Mills, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, distance de 5 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 3 de 1889, une subvention de dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 16,000

**335.** A la Compagnie du chemin de fer Woodstock et Centreville, pour un chemin de fer allant de Woodstock à la frontière internationale entre le Nouveau-Brunswick et l'Etat du Maine, 26 milles, au lieu des subventions accordées par le chapitre 24 de 1887, et le chapitre 2 de 1890, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... 83,200

**336.** Pour 90 milles du chemin de fer de Newport ou Windsor à Truro, ou à un point entre Truro et Stewiacke, et depuis un point sur le dit chemin de fer jusqu'à un point à ou près Eastville, et d'Eastville, par la vallée de la rivière Musquodoboit, en allant vers un point de l'embranchement projeté de l'Intercolonial sur Dartmouth, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille; et aussi, pour un pont de chemin de fer sur la rivière Shubénacadie, sur la ligne du dit chemin de fer, une subvention de 15 pour 100 sur la valeur de sa construction; le tout n'excédant pas.......... 300,000

**337.** A la Compagnie du chemin de fer Nipissingue à la Baie-James, pour 25 milles de son chemin depuis la station de North-Bay ou les environs, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, en allant vers la baie James, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille ; aussi, pour 43 milles de son chemin depuis North-Bay en allant vers le lac Tamagamingue, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille ; le tout n'excédant pas .......................... $217,000

**338.** A la Compagnie du chemin de fer Lotbinière et Mégantic, pour 15 milles de sa voie, en sus des 15 milles déjà subventionnés et construits, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité .......................................... 48,000

**339.** A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour 30 milles de sa voie allant de Saint-Léonard dans une direction nord vers une jonction avec le chemin de fer Intercolonial à la station de la Chaudière, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité .......................................... 96,000

**340.** Pour un chemin de fer depuis Lime-Ridge, dans le comté de Wolfe, dans la province de Québec, allant dans une direction nord à travers le comté de Wolfe et dans le comté de Mégantic, distance n'excédant pas 50 milles à partir de Lime-Ridge, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 160,000

**341.** A la Compagnie du chemin de fer Strathroy et Comtés de l'Ouest, pour 25 milles de sa voie à partir de Saint-Thomas et allant à travers les comtés d'Elgin et Middlesex vers la station de Forest ou Park-Hill, sur la ligne du Grand-Tronc, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 80,000

**342.** A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Parry-Sound, pour 20 milles de sa voie à partir de Parry-Sound et allant à l'est, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......................................... 64,000

**343.** A la Compagnie du chemin de fer Manitouline et Rive-Nord, pour 10 milles de sa voie depuis Little-Current jusqu'à Nelson, sur l'embranchement d'Algoma de la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité .......................................... 32,000

**344.** A la Compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis, pour 32 milles de sa voie depuis Iberville jusqu'à Sorel, en sus des 32 milles déjà subventionnés, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......................................... 102,400

**345.** A la Compagnie du chemin de fer Joliette et Saint-Jean-de-Matha, pour 12 milles de sa voie depuis Saint-Jean-de-Matha jusqu'à Sainte-Emilie-de-l'Energie, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité .......................................... 38,400

**346.** A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour 22 milles de sa voie depuis l'extrémité orientaledes 15 milles subventionnés par le chapitre 2 de 1893, jusqu'à un point entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......................................... 70,400

**347.** A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour 2 milles de l'embranchement de sa voie sur Chicoutimi, depuis l'extrémité orientale des 50 milles déjà subventionnés et construits dans une direction est jusqu'à l'eau profonde à Chicoutimi, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille ; aussi, pour 12 milles à partir du 52[me] mille, sur l'embranchement de Chicoutimi, jusqu'à la Baie des Ha ! Ha !, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille ; le tout n'excédant pas.......................................... 44,800

**348.** A la Compagnie du chemin de fer Pontiac et Ottawa, pour 23 milles de sa voie depuis le point de séparation avec le chemin de Pontiac jusqu'à Ferguson's-Point, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.............................. $73,600

**349.** A la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Vallée de la Gatineau, pour 20 milles de sa voie depuis l'extrémité orientale des 62 milles déjà subventionnés, en allant vers le Désert, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 64,000

**350.** A la Compagnie du chemin de fer Canada-Est, pour 6 milles de sa voie depuis la ville de Chatham jusqu'à Black-Brook, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille; aussi, pour 4 milles de sa voie pour un embranchement sur le village de Nelson, une subvention ne dépassant pas $3,200 ; le tout n'excédant pas.. ...... 32,000

**351.** Pour un chemin de fer depuis la station de Cross-Creek, sur le chemin de fer de Canada-Est, jusqu'au village de Stanley, dans le comté d'York, dans la province du Nouveau-Brunswick, 6 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......... ............................ ...................... 19,200

**352.** A la Compagnie du chemin de fer de Ristigouche à Victoria, pour 20 milles de sa voie depuis l'extrémité occidentale des 15 milles subventionnés par le chapitre 5 de 1892, en allant vers Grand-Falls, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité...................................... ............ ........... 64,000

**353.** A la Compagnie du chemin de fer Nouveau-Brunswick-Central, pour 15 milles de sa voie depuis la station de Chipman jusqu'aux houillères de Newcastle, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité............. ....... ................ 48,000

**354.** A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Tobique, pour 15 milles de sa voie à partir du terminus actuel à Plaister-Rock en allant vers l'est, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité............. ......... ... ..................... 48,000

**355.** Pour restaurer ou renouveler le pont de chemin de fer, sur le chemin de fer du Sud-Est, qui traverse la rivière Yamaska à Yamaska, une subvention égale au tiers du coût réel de la reconstruction du pont, mais la subvention ne devant pas excéder en totalité......... 50,000

**356.** A la Compagnie de charbonnage et de chemin de fer Boston et Nouvelle-Ecosse, pour 10½ milles de sa voie depuis l'extrémité nord de la section déjà subventionnée jusqu'à Broadcove, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille ; aussi, pour 25 milles de sa voie depuis un point sur la ligne du chemin de fer du Cap-Breton à ou près Orangedale vers Broadcove, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille; le tout n'excédant pas........................... 113,600

**357.** Pour un chemin de fer partant de Port-Hawkesbury et allant vers Chéticamp, 25 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. ...................... ............... 80,000

**358.** A la Compagnie du chemin de fer du Manitoba-Nord-Ouest, pour 100 milles de prolongement de sa ligne principale à partir de son terminus occidental actuel en allant vers Prince-Albert,—la compagnie abandonnant 3,200 acres de sa subvention en terres par mille, et tout le chemin devant être exploité comme ligne continue sous une direction unique,—une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité........................ ........... 320,000

**359.** Pour un chemin de fer depuis le confluent des rivières de l'Elan et Kootenay jusqu'à Coal Creek, distance de 34 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 108,800

**360.** Pour un chemin de fer depuis la station d'Abbotsford, sur l'embranchement de la Mission du chemin de fer du Canadien du Pacifique

jusqu'à la ville de Chilliwack, 21 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................. $67,200

**361.** A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Nicola, pour 28 milles de sa voie depuis l'extrémité occidentale de la section de sa ligne subventionnée par le chapitre 5 de 1892, en allant vers le lac Nicola, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................................. 89,600

**362.** A la Compagnie du chemin de fer Nakusp et Slocan, pour 38 milles de sa voie depuis la ville de Nakusp jusqu'à un point à ou près la fourche du creek Carpenter, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..................... 121,600

**363.** A la Compagnie du chemin de fer Pontiac et Kingston, pour 22 milles d'un chemin de fer depuis Portage-du-Fort jusqu'à Upper-Thorne-Centre, *via* Shawville, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.......................... 70,400

**364.** A la Compagnie de fer, de charbon et de chemin de fer de New-Glasgow, pour 5 milles de sa voie, depuis Sunnybrae jusqu'à Kerrowgare, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................................. 16,000

**365.** A la Compagnie du chemin de fer de la Rive-Sud, pour 35 milles de sa voie à partir de Yarmouth en allant vers Shelburne et Lockport, une subvention ne dépassant pas 3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................................. 112,000

**366.** A la Compagnie du chemin de fer de prolongement du Cap-Breton, pour 30 milles de chemin de fer depuis Port-Hawkesbury jusqu'à St. Peter's, sur sa ligne de Port-Hawkesbury à Louisbourg, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................................. 96,000

**367.** Pour un chemin de fer partant d'un point sur l'Intercolonial entre les stations de Norton et de Sussex, et allant vers Havelock, 20 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................................. 64,000

**368.** Pour un chemin de fer de Saint-Jean à Barneville, sur une distance de 10 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................................. 32,000

**369.** Pour une ligne de chemin de fer partant du Cap de la Madeleine pour se raccorder avec l'embranchement sur les Piles du chemin de fer Canadien du Pacifique, 3 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................. 9,600

**370.** A la Compagnie du chemin de fer Canada-Est, pour un prolongement d'un mille à partir de l'extrémité occidentale de sa voie, afin de le relier au chemin de fer Canadien du Pacifique, une subvention n'excédant pas.................................................. 3,200

**371.** A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour 30 milles de sa voie à partir de son raccordement avec le chemin de fer des Basses-Laurentides près de Saint-Tite, dans le voisinage de la rivière Saint-Maurice, en allant à l'ouest, au lieu de la subvention accordée à la Compagnie du chemin de fer Maskinongé et Lac-Nipissingue par le chapitre 2 de 1893, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................. 96,000

**372.** A la Compagnie du chemin de fer Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool, pour 16 milles de sa voie depuis Bobcaygeon jusqu'au chemin de fer Midland, et pour 16 autres milles depuis l'extrémité des 16 milles en premier lieu mentionnés jusqu'à Pontypool, au lieu des subventions accordées par le chapitre 2 de 1890 et le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................................. 102,400

**373.** A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Montfort, pour 12 milles de sa voie depuis l'extrémité des 21 milles déjà subventionnés, en allant vers l'ouest, jusqu'à un point sur la rivière Rouge, dans le comté d'Argenteuil, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................................. $38,400

**374.** Pour un chemin de fer partant d'un point sur le chemin de fer de Caraquette à ou près le garage de Pokemouche et allant vers le village de Tracadie, 12 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.................................. 38,400

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin seront, si elles sont accordées par le gouverneur en conseil, payées à ces compagnies respectivement; les autres subventions pourront être accordées aux compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et compléter les dits chemins de fer respectivement; toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil ; et elles seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, convention que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil.

L'octroi de ces subventions, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

Les dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, —excepté à l'égard des subventions au sujet desquelles il est ci-dessus autrement pourvu, et excepté aussi à l'égard de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1893, pour quinze milles de chemin entre Montcalm et le chemin de fer Canadien du Pacifique, qui sera payée comme il suit: lors de l'achèvement des dix-huit milles de New-Glasgow à Montcalm et de deux milles sur les quinze milles de Montcalm au chemin de fer Canadien du Pacifique, un versement proportionnel à la valeur des dix milles sur le nombre total de milles subventionnés par le chapitre 2 de 1893, qui sera établie comme il est dit ci-haut, et la balance de la dite subvention lors de l'achèvement des treize milles restants du dit chemin de fer.

Il n'a pas été donné de subventions par le 58-59 Vict. (1895), non plus que par le 59 Vict. (1896).

Par l'acte 60-91 Vict., ch. 4, 1897 (*Sanctionné le* 29 *juin* 1897).

**1.** Dans le présent acte, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente, l'expression "coût" signifie le coût réel, nécessaire et raisonnable, et comprend le montant dépensé jusqu'à concurrence de vingt-cinq mille piastres au plus, sur tout pont formant partie de la ligne de chemin de fer subventionnée ne recevant aucun autre boni, mais ne comprend pas les frais d'équipement du chemin de fer, ni le coût des têtes de lignes ou des expropriations de terrains pour le chemin de fer dans aucune cité ou ville incorporée; et ce coût réel, nécessaire et raisonnable sera déterminé par le Gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Chemins

de fer et Canaux et sur le rapport de l'ingénieur en chef des chemins de l'Etat, certifiant qu'il a fait ou fait faire une inspection de la ligne du chemin de fer pour laquelle le paiement de la subvention est demandé, et un examen soigneux du coût du chemin, et qu'à son avis le montant sur lequel la subvention est demandée est raisonnable et n'excède pas le coût véritable, réel et légitime de la construction de ce chemin de fer.

**2.** Le Gouverneur en conseil pourra accorder une subvention de $3,200 par mille pour aider à la construction de chacune des lignes de chemins de fer ci-dessous mentionnées (n'excédant en aucun cas le nombre de milles ci-après respectivement énoncé), qui ne coûteront pas plus en moyenne que $15,000 par mille pour la longueur subventionnée; et pour aider à la construction de chacune des dites lignes de chemin de fer n'excédant pas le nombre de milles ci-après mentionné, qui coûteront en moyenne plus que $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, une autre subvention, en sus de la somme de $3,200 par mille, de cinquante pour cent sur la partie du coût moyen du nombre de milles subventionné qui excédera $15,000 par mille, cette subvention ne devant pas excéder en totalité la somme de $6,400 par mille:—

**375.** A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa à New-York, pour $53\frac{87}{100}$ milles de son chemin entre Cornwall et Ottawa, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 des statuts de 1892;

**376.** A la Compagnie du chemin de fer de Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 101 milles de son chemin entre Kingston, ou un raccordement avec le Grand-Tronc de chemin de fer à Rideau ou quelque autre point près de Kingston, et Ottawa, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892;

**377.** Pour un chemin de fer depuis un point sur la ligne du Pacifique Canadien, à ou près Welsford ou Westfield, ou entre ces deux points, jusqu'à Gagetown, dans le comté de Queen, Nouveau-Brunswick, n'excédant pas 30 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1890;

**378.** A la Compagnie du chemin de fer de Cobourg, Northumberland et Pacifique, pour 50 milles de son chemin depuis Cobourg jusqu'au chemin de fer d'Ontario et Québec, au lieu des subventions accordées par le chapitre 5 de 1892;

**379.** A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa et de la Gatineau, pour 20 milles de son chemin, depuis l'extrémité du 62[e] mille subventionné, dans la direction du Désert, au lieu des subventions accordées par le chapitre 4 de 1894;

**380.** A la Compagnie du chemin de fer le Grand-Nord, pour 9 milles de son chemin, pour couvrir une erreur dans le calcul de la distance entre Montcalm et Saint-Tite;

**381.** A la Compagnie du chemin de fer de Saint-Gabriel-de-Brandon et de Sainte-Emélie-de-l'Energie, pour 15 milles de son chemin entre Saint-Gabriel et Sainte-Emélie-de-l'Energie, et 5 milles depuis un point sur la ligne-mère jusqu'à Saint-Jean-de-Matha, faisant en tout 20 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894;

**382.** A la Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick, pour 15 milles de son chemin depuis la station Chipman jusqu'aux houillères de Newcastle, comté de Queen, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894;

**383.** A la Compagnie du chemin de fer de la Rive du Golfe, pour $5\frac{1}{2}$ milles de son chemin depuis l'extrémité de la section subventionnée jusqu'à Tracadie et de là jusqu'à la Grande-Tracadie, Nouveau-Brunswick;

**384.** Pour un chemin de fer depuis Campbellton, sur le chemin de fer Intercolonial, vers Grand-Falls, Nouveau-Brunswick, distance de 20 milles, commençant à Campbellton, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894;

**385.** A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, pour $7\frac{1}{2}$ milles de son chemin entre Hull et Aylmer, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1890;

**386.** A la Compagnie du chemin de fer de Schomberg à Aurora, pour 15 milles de son chemin, à partir d'un point sur le Grand-Tronc de chemin de fer entre King et Newmarket, jusqu'à Schomberg, dans la province d'Ontario;

**387.** A la Compagnie du chemin de fer de Tilsonburg, lac Erié et Pacifique, pour $3\frac{50}{100}$ milles de son chemin à partir du terminus actuel, en passant par Tilsonburg, jusqu'au chemin de fer du Michigan Central, dans la province d'Ontario ;

**388.** A la Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, pour 52 milles de son chemin, à partir du point d'intersection du chemin de fer de Jonction du Pacifique Nord, jusqu'à 55 milles à l'ouest de la baie de Barry, et aussi pour 4 milles de son chemin de fer de l'île Parry ;

**389.** A la Compagnie du chemin de fer du Sud de Pembrooke, pour 20 milles de son chemin à partir de Pembrooke jusqu'au lac Golden, dans la province d'Ontario ;

**390.** A la Compagnie du chemin de fer d'Ontario et de la rivière La Pluie, pour 80 milles de son chemin, depuis le chemin de fer de Port-Arthur, Duluth et l'Ouest jusqu'au lac La Pluie, dans la province d'Ontario ;

**391.** A la Compagnie du chemin de fer de Strathroy et des Comtés de l'Ouest, pour 7 milles de son chemin, commençant à un point à ou près la gare de Caradoc, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, et s'étendant jusqu'à la ville de Strathroy ;

**392.** A la Compagnie des Carrières et du chemin de fer de Philipsburg, pour $\frac{66}{100}$ de mille de son chemin, à partir de l'extrémité de la section subventionnée jusqu'au quai de l'Etat à Philipsburg ;

**393.** A la Compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis, pour 1 mille de son chemin entre Johnson et la station de Saint-Grégoire, dans la province de Québec ;

**394.** A la Compagnie du chemin de fer du Saint-Laurent et Adirondack, pour 13½ milles de son chemin entre Beauharnois et Caughnawaga, dans la province de Québec ;

**395.** A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée Est du Richelieu, pour 24 milles de son chemin entre Iberville et Saint-Thomas, frontière du comté de Missisquoi, dans la province de Québec ;

**396.** A la Compagnie du chemin de fer d'embranchement du Portage-du-Fort à Bristol, pour 15 milles de son chemin jusqu'à un point situé à ou près Shawville, dans le comté de Pontiac ;

**397.** Pour un chemin de fer partant d'un point à ou près la jonction de Windsor, sur le chemin de fer Intercolonial, et allant à Musquodoboit-d'en-Haut, pour une distance de 40 milles ;

**398.** A la Compagnie du chemin de fer Saint-Stephen à Milton, pour 1 $\frac{14}{100}$ mille de de son chemin de Milton à Saint-Stephen, dans la province du Nouveau-Brunswick ;

**399.** Pour un chemin de fer entre Sunny-Brae et Country-Harbour, et entre un point à ou près Country-Harbour Cross-Roads et Guysboro, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, distance de 65 milles ;

**400.** Pour un chemin de fer partant de Hawkesbury, Nouvelle-Ecosse, et allant à Port-Hood et Broad-Cove, 53 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 4 de 1894 ;

**401.** Pour un chemin de fer partant d'un point situé sur le chemin de fer Central, dans le comté de Lunenburg, Nouvelle-Ecosse, et allant à la ville de Liverpool *via* le village de Caledonia, ou allant au village de Caledonia *via* Liverpool, ou pour toute partie de ce chemin, la distance entière n'excédant pas 62 milles ;

**402.** Pour un chemin de fer partant d'Indian-Garden, sur la ligne du chemin de fer mentionné en dernier lieu, et allant à Shelburne, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, distance de 35 milles ;

**403.** A la Compagnie du chemin de fer de la Côte de la Nouvelle-Ecosse, pour 51 milles de son chemin entre Yarmouth et Port-Clyde, dans la province de la Nouvelle-Ecosse ;

**404.** Pour un chemin de fer partant de la station de Brookfield, sur le chemin de fer Intercolonial, et allant à Eastville, 30 milles ;

**405.** A la Compagnie du chemin de fer le Grand Nord, pour 35 milles de sa voie depuis Saint-Jérôme, dans la province de Québec, jusqu'à Hawkesbury, dans la province d'Ontario ;

**406.** A la Compagnie du chemin de fer du Comté de Drummond, pour 42½ milles de sa voie depuis Moose-Park jusqu'à la rivière Chaudière ; pourvu que le montant de la dite subvention soit remboursé au gouvernement du Canada dans le cas où le chemin de fer de la compagnie entre Sainte-Rosalie et la rivière Chaudière serait acheté ou affermé pour un nombre d'années par le gouvernement.

**3.** Le Gouverneur en conseil pourra accorder les subventions ci-après mentionnées aux compagnies de chemins de fer et pour aider à la construction des chemins de fer aussi ci-après mentionnés, savoir :—

| | |
|---|---|
| **407.** A la Compagnie du chemin de fer le Grand Nord, pour 67 milles de son chemin entre Montcalm et sa jonction avec le chemin de fer des Basses-Laurentides près de Saint-Tite, dans le voisinage de la rivière Saint-Maurice, la balance impayée des subventions accordées par le chapitre 2 de 1893 et le chapitre 4 de 1894, entre ces points, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.................. | $182,400 |
| **408.** A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, pour 85 milles de son chemin entre Aylmer et Pembrooke ; aussi pour la construction d'un pont sur l'Ottawa, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 8 de 1894, et par le chapitre 4 de 1894, n'excédant pas ............ | $114,272 |
| **409.** A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa et de la Gatineau, pour 62 milles de son chemin, à partir de Hull en gagnant le Désert, dans la province de Québec, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1893, n'excédant pas en totalité.................. | $35,872 |
| **410.** A la Compagnie du Grand Tronc de chemin de fer du Canada, une subvention pour la reconstruction et l'agrandissement du pont Victoria, sur le fleuve Saint-Laurent, à Montréal, 15 pour 100 du montant qui y sera dépensé, n'excédant pas............ | $300,000 |
| **411.** A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de Montfort, pour 33 milles de son chemin, entre la jonction de Montfort et Arundel, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $2,000 par mille et n'excédant pas en totalité... | $66,000 |
| **412.** A la Compagnie du chemin de fer d'Irondale à Bancroft et Ottawa, la balance impayée de la subvention pour les 5 derniers milles du chemin de fer de la compagnie, le terminus oriental devant être soit au village de Bancroft, soit à quelque point près du chemin d'Hastings, dans le township de Herschell, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1893, n'excédant pas en totalité .................. | $16,000 |
| **413.** A la Compagnie du chemin de fer le Grand Nord, pour aider à la construction d'un pont de chemin de fer sur la rivière Ottawa près de Hawkesbury, 15 pour 100 sur le montant dépensé pour la dite construction, n'excédant pas............ | $52,500 |
| **414.** Pour un pont de chemin de fer et de trafic sur la rivière Ottawa à la Pointe Nepean, entre la cité d'Ottawa et la cité de Hull, 15 pour 100 sur le montant dépensé pour la dite construction, n'excédant pas.................. | $112,500 |

**4.** Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront, si elles sont accordées par le Gouverneur en conseil, payées à ces compagnies respectivement ; les autres subventions pourront être accordées aux compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et com-

pléter les dits chemins de fer respectivement; toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, après le dit premier jour d'août, qui sera fixé par un arrêté en conseil; et elles seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, convention que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil.

**5.** L'octroi de ces subventions, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le Gouverneur en conseil prescrira.

**6.** Les dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée,—excepté à l'égard des subventions au sujet desquelles il est ci-dessus autrement pourvu.

**7.** Toute compagnie recevant une subvention, ainsi que mentionné plus haut, excédant $3,200 par mille, sera tenue de transporter gratuitement, sur la partie du chemin de fer subventionnée, les malles de Sa Majesté pendant une période de dix ans.

Par l'acte spécial 60-61 Vic., chap. 5, 1897. (*Sanctionné le 29 juin* 1897).

**1.** Sauf les conditions ci-après mentionnées, le Gouverneur en conseil pourra donner à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, une subvention pour aider à la construction d'un chemin de fer entre Lethbridge, dans le district d'Alberta, passant par la Passe du Nid-de-Corbeau, et Nelson dans la Colombie-Britannique (lequel chemin de fer est ci-après appelé " la ligne du Nid-de-Corbeau "), à concurrence de onze mille piastres par mille, mais ne dépassant pas en totalité la somme de trois millions six cent trente mille piastres, payable par versements lors de l'achèvement de chaque section du dit chemin de fer d'une longueur de pas moins de dix milles, et le reliquat lors de l'achèvement de tout le chemin de fer; pourvu qu'il soit d'abord passé un contrat entre Sa Majesté et la compagnie, sous telle forme que le Gouverneur en conseil jugera à propos, contenant des stipulations à l'effet suivant savoir:—

De la part de la compagnie:

(*a.*) Que la compagnie construira ou fera construire le dit chemin par telle route, et suivant tels plans et devis, et dans tel espace de temps, qui seront stipulés au dit contrat, et, lorsqu'il sera terminé, qu'elle l'exploitera à perpétuité;

(*b*). Que la dite ligne de chemin de fer sera construite à travers la ville de Macleod, et qu'une gare y sera établie, à moins que la compagnie ne démontre au Gouverneur en conseil qu'il existe de bonnes raisons pour construire le chemin en dehors des limites de la dite ville, dans lequel cas la dite ligne de chemin de fer sera tracée et la gare établie à une distance d'au plus cinq cents verges des limites de la dite ville;

(*c*). Qu'aussitôt que le dit chemin sera ouvert au trafic jusqu'au lac Kootenay, les tarifs et péages locaux sur ce chemin de fer et sur tout autre chemin de fer employé en correspondance avec lui et aujourd'hui ou à l'avenir possédé ou affermé par la compagnie ou exploité pour son compte, au sud de la ligne-mère de la compagnie, dans la Colombie-Britannique, aussi bien que les tarifs et péages entre tout point de cette ligne ou de ces lignes de chemins de fer et tout point de la ligne-mère de la compagnie dans tout le Canada, ou de tout autre chemin de fer possédé ou affermé par la compagnie, ou exploité pour son compte, y compris ses lignes de bateaux à vapeur

dans la Colombie-Britannique, seront au préalable approuvés par le Gouverneur en conseil ou par une commission de chemin de fer, si cette commission est et lorsqu'elle sera établie par la loi, et ils seront en tout temps et de temps à autre sujets ensuite à revision et contrôle de la manière susdite ;

(*d*). Qu'une réduction sera faite dans les prix et péages généraux de la compagnie tels qu'aujourd'hui, ou tels que contenus dans son tarif de fret actuel, quels que soient ceux qui sont maintenant les plus bas, par charge de wagon ou autrement, sur les espèces de marchandises ci-dessous mentionnées, allant vers l'ouest, depuis et y compris Fort-William et tous les points à l'est de Fort-William sur le chemin le fer de la compagnie, jusqu'à tous les points à l'ouest de Fort-William sur la ligne-mère de la compagnie, ou sur toute ligne de chemin de fer dans tout le Canada possédée ou affermée par la compagnie ou exploitée pour son compte, soit que les expéditions se fassent entièrement par chemin de fer, ou par eau et chemin de fer, cette réduction devant s'élever aux proportions respectives suivantes, savoir :—

Sur tous les fruits verts et frais, $33\frac{1}{3}$ pour 100;

Huile de charbon, 20 pour 100;

Cordage et ficelle d'engerbage, 10 pour 100;

Instruments aratoires de toutes sortes, montés ou démontés, 10 pour 100;

Fer, y compris le fer en barres et en bandes, la tôle du Canada, la tôle galvanisée, en feuilles, les tuyaux, ajustages de tuyaux, clous, carvelles et ferr à cheval, 10 pour 100;

Fils métaliques de toutes sortes, 10 pour 100;

Vitres, 10 pour 100;

Papiers pour les fins de construction et toitures, 10 pour 100;

Feutre pour toîtures, boîtes et emballage, 10 pour 100;

Bestiaux, 10 pour 100;

Ustensiles en bois, 10 pour 100;

Meubles de ménage, 10 pour 100.

Et qu'aucun prix plus élevé que ces prix ou péages réduits ne sera à l'avenir exigé par la compagnie sur aucune de ces marchandises qui seront transportées par la compagnie entre les points susdits ; ces réductions devant prendre effet le ou avant le premier janvier mil huit cent quatre-vingt-dix-huit;

(*e*.) Qu'il sera fait une réduction dans les prix du fret actuels de la compagnie sur le grain et la farine, depuis tous les points de sa ligne-mère, de ses embranchements ou correspondances, à l'ouest de Fort-William, jusqu'à Fort-William et Port-Arthur et à tous points à l'est, de trois centins par cent livres, effectuée de la manière suivante: un centin et demi par cent livres le ou avant le premier jour de septembre mil huit cent quatre-vingt-dix-huit, et un centin et demi de plus par cent livres, le ou avant le premier jour de septembre mil huit cent quatre-vingt-dix-neuf; et qu'aucun prix plus élevé que ces prix ou péages réduits ne sera exigé sur ces marchandises après les dates mentionnées, à partir des points susdits ;

(*f*.) Que le comité des chemins de fer du Conseil privé pourra accorder des droits de circulation sur la dite ligne de chemin de fer et tous ses embranchements et correspondances, ou sur aucune de leurs parties, et sur toutes les lignes de chemins de fer maintenant ou à l'avenir possédées ou affermées par la compagnie ou exploitées pour son compte, dans la Colombie-Britannique, au sud de la ligne-mère du chemin de fer de la compagnie, et l'usage nécessaire de ses voies, gares et terrains de gares, à toute autre compagnie faisant cette demande, à telles conditions que ce comité pourra établir et fixer, et selon des dispositions de l'*Acte des chemins de fer* ou de tous autres actes généraux relatifs aux chemins de fer que le parlement pourra de temps à autre adopter ; mais rien dans le présent sera censé impliquer que ces droits de circulation ne pourraient pas être ainsi accordés sans la disposition spéciale contenue au présent ;

(*g*.) Que le dit chemin de fer, lorsqu'il sera construit, ainsi que cette partie du chemin de fer de la compagnie comprise entre Dunmore et Lethbridge, et toutes les lignes de chemins de fer, embranchements, correspondances et prolongements dans la Colombie-Britannique, au sud de la ligne-mère de la compagnie dans la Colombie-Britannique, seront soumis aux dispositions de l'*Acte des chemins de fer* et de tous

autres actes généraux relatifs aux chemins de fer que le parlement pourra de temps à autre adopter ;

(*h.*) Que si la compagnie ou toute autre compagnie avec laquelle elle aura fait quelque convention à ce sujet, vient, à raison de la construction du dit chemin ou d'aucune de ses parties, tel que stipulé dans la dite convention, à avoir droit d'obtenir et obtient des terres à titre de subvention de la part du gouvernement de la Colombie-Britannique, alors ces terres, en en exceptant celles qui, d'après l'opinion du directeur de la Commission géologique du Canada (exprimée par écrit), seront des terres houillères, seront vendues au public par la compagnie ou par telle autre compagnie, conformément aux règlements et à des prix n'excédant pas ceux prescrits de temps à autre par le Gouverneur en conseil, en tenant compte des règlements provinciaux alors existants et pouvant s'y appliquer,—l'expression " terres " comprenant tous les minéraux et le bois qui s'y trouvent, et dont on disposera comme susdit, soit avec ou sans le terrain, selon que le Gouverneur en conseil le prescrira ;

(*i.*) Que si la compagnie ou toute autre compagnie avec laquelle elle aura fait quelque convention à ce sujet, vient, à raison de la construction du dit chemin ou d'aucune de ses parties, tel que stipulé dans la dite convention, à avoir droit d'obtenir et obtient à titre de subvention de la part du gouvernement de la Colombie-Britannique, des terres qui, d'après l'opinion du directeur de la Commission géologique du Canada (exprimée par écrit), seront des terres houillères, alors la compagnie fera transférer à la Couronne, pour l'avantage du Canada, une partie de ces terres jusqu'à concurrence de cinquante mille acres, ces terres devant avoir une valeur égale par acre, comme terres à houille, au reste de ces terres,—les dites cinquante mille acres devant être choisies par Sa Majesté d'une manière juste et équitable que déterminera le Gouverneur en conseil ; et elles seront dès lors possédées ou vendues, ou il en sera autrement disposé par Sa Majesté, selon qu'Elle le jugera convenable, à telles conditions, s'il en impose, que prescrira le Gouverneur en conseil dans le but d'assurer un approvisionnement de houille suffisant et convenable au public, à des prix raisonnables, n'excédant pas deux piastres par tonne de deux mille livres, livrée sans frais sur les wagons aux mines :

Et de la part de Sa Majesté, de payer la dite subvention par versements comme susdit.

**2.** La compagnie sera tenue de remplir le dit contrat sous tous rapports, et pourra faire tout ce qui sera nécessaire à cet effet.

**3.** Afin de faciliter les arrangements financiers qui permettront à la compagnie de terminer le chemin de fer comme susdit, sans retards, et d'acquérir et annexer à son réseau le chemin de fer de Dunmore à Lethbridge, ci-après appelé " l'embranchement d'Alberta ", lequel, en vertu du chapitre trente-huit des statuts de 1893, elle exploite maintenant à titre de locataire, et qu'elle est convenue d'acheter, la compagnie pourra émettre des obligations qui deviendront une première charge et un gage sur l'embranchement d'Alberta et la ligne du Nid-de-Corbeau, et qui seront exclusivement garanties par ces lignes, de la même manière et au même effet que si ces deux voies ferrées qui doivent être ainsi annexées à son réseau étaient construites par la compagnie comme embranchements de son chemin de fer, au sens du premier article du chapitre cinquante et un des statuts de 1888, et le dit article s'y appliquera en conséquence, ce premier gage devant être subordonné au paiement du prix d'achat de l'embranchement d'Alberta, ainsi qu'il est stipulé dans la dite convention de l'acheter.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

## SUBVENTIONS EN TERRES.

Par l'acte 47 Vict., ch. 25, art. 7, (1884). (*Sanctionné le* 19 *avril* 1884):—

1. Le gouverneur en conseil est par le présent autorisé, pour aider à la construction d'un chemin de fer entre quelque point du chemin de fer canadien du Pacifique et la baie d'Hudson, à faire une concession gratuite de pas plus de six mille quatre cents acres de terre par chaque mille de chemin de fer dans les limites du Manitoba, et de pas plus de douze mille huit cents acres par chaque mille dans les Territoires du Nord-Ouest.

Par l'acte 48-49 Vict., ch. 60 (1885). (*Sanctionné le* 20 *juillet* 1885).—

2. A la Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas trois mille huit cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie entre Medicine-Hat et les bancs de houille de la rivière du Ventre, distance d'environ cent dix milles.
3. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation Manitoba-Sud-Ouest, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, entre son point de départ à Winnipeg et son terminus au lac de l'Eau-Blanche (*Whitewater Lake*), distance d'environ cent cinquante milles.
4. A la Compagnie du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille de chemin de fer de la compagnie, pour toute la distance comprise entre Portage-la-Prairie et la traverse du bras sud de la rivière Saskatchewan, à vingt milles de Prince-Albert, distance d'environ quatre cent trente milles.
5. A la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de son point de départ, près de Régina, jusqu'aux eaux navigables du lac Long.

"Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés en conseil pris à leur sujet, chacune des dites entreprises étant respectivement sujette à toutes modifications qui pourront à l'avenir y être apportées par le gouverneur en conseil; et excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes de ces terres."

Par l'acte 49 Vict., ch. 11 (1886). (*Sanctionné le* 2 *juin* 1886):—

6. A la Compagnie du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest, des terres fédérales d'une étendue de six milles quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer d'embranchement de la compagnie, partant d'un point de la ligne principale de ce chemin à ou près de Todburn, et allant dans une direction nord-ouest, en traversant le comté de Russell, jusqu'à la rivière Assiniboine, près de la ville de Shellmouth, distance d'environ vingt-six milles.
7. A la Compagnie du chemin de fer Nord-Ouest-Central, ou à toute autre compagnie qui entreprendra la construction du chemin de fer ou d'un chemin de fer partant d'un point du chemin de fer Manitoba et Nord Ouest, *via* Rapid-City, et allant à l'ouest, des terres fédérales d'une étendue de six milles quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, pour toute la distance comprise entre la station de Brandon, sur le chemin

de fer Canadien du Pacifique, ou de tel point du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest comme susdit, et Battleford, dans le district provisoire de la Saskatchewan, distance d'environ quatre cent cinquante milles.

**8.** A la Compagnie du chemin de fer Montagne-de-Bois et Qu'Appelle, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, pour toute la distance à partir d'un point dans le township numéro quatre, dans le rang numéro trente, à l'ouest du second méridien, dans le système d'arpentage des terres fédérales, traversant la ville de Fort-Qu'Appelle, et allant rejoindre le chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest à un point qui sera fixé par le gouverneur en conseil, distance d'environ deux cent quarante milles.

"Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les autorités en conseil pris à leur sujet, chacune des dites entreprises étant respectivement sujette à toutes modifications qui pourront à l'avenir y être apportées par le gouverneur en conseil; et, excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arbitrage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres."

L'article 5 de cet acte constitue une compagnie revêtue des pouvoirs de construire la ligne depuis Brandon, ou tout autre point indiqué, jusqu'à Battleford, subventionnée par le dit acte.

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 22 (1887):—

**9.** La subvention accordée par l'acte 49 Vict., ch. 60, à la Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest, a été augmentée de 3,800 acres par mille à 3,840 acres.

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 23 (1887). (*Sanctionné le* 23 *juin* 1887):—

**10.** A la Compagnie du chemin de fer Alberta et Athabaska, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de quelque point sur la rivière aux Arcs ou sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou entre Calgary et Crowfoot-Creek, jusqu'à un point près de l'emplacement de ville d'Edmonton, distance d'environ trois cents milles.

**11.** A la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs Qu'Appelle, Lac-Long, et Saskatchewan, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de l'extrémité nord de la partie de ce chemin de fer déjà complétée à ou près Long-Laketon, sur les eaux navigables du lac Long, jusqu'au point ou près du point où le cinquante-deuxième parallèle de latitude croise la Saskatchewan-Sud, et de là au coude ou près du coude de la Saskatchewan-Nord, avec des embranchements sur Prince-Albert et Battleford, distance d'environ trois cent vingt-cinq milles.

**12.** A la Compagnie de chemin de fer et de houille de Medicine-Hat, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir d'un point de Medicine-Hat ou du voisinage, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'aux mines de houille, dans ou près les townships douze et treize, rang six, à l'ouest du quatrième méridien principal, distance d'environ huit milles; ces terres devant être choisies parmi celles qui sont à la disposition du gouvernement, à proximité de la ligne du chemin de fer de la compagnie.

"Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés du conseil pris à leur sujet, chacune des dites

entreprises étant respectivement sujette à toutes modifications qui pourront à l'avenir y être apportées par le gouverneur en conseil ; et, excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres."

Par l'acte 52 Vict., ch. 8 (1889). (*Sanctionné le 2 mai 1889*) :—

**13.** A la Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), en sus de l'octroi prescrit par le premier article de l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté sous le chapitre soixante, des terres fédérales n'excédant pas en étendue deux mille six cents acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie, depuis la station de Dunmore, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à Lethbridge, sur la rivière du Ventre, terminus actuel du dit chemin de fer, distance de cent neuf milles et demi, cet octroi additionnel devant être fait seulement si la voie du dit chemin de fer a la largeur réglementaire; et aussi, à la dite Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie depuis Lethbridge jusqu'à la frontière internationale, distance d'environ cinquante milles.

**14.** A la Compagnie de chemin de fer et de houille Vallée-du-Daim, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres pour chaque mille de chemin de fer de la compagnie, depuis la station de Cheadle, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à son terminus à un point dans ou près le township vingt-neuf, rang vingt-trois, à l'ouest du quatrième méridien, distance d'environ cinquante-cinq milles.

**15.** A la Compagnie du chemin de fer Nord-Ouest du Canada, des terres fédérales n'excédant pas en étendue dix milles acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de Calgary, sur la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique en allant vers le nord jusqu'à un point sur la rivière Saskatchewan-Nord à ou près Edmonton, distance d'environ deux cent dix milles; et aussi, à la dite Compagnie du chemin de fer Nord-Ouest du Canada, des terres fédérales n'excédant pas en étendue dix mille acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie à partir de Calgary, en allant au sud vers Lethbridge, distance d'environ cent vingt milles.

**16.** A la Compagnie de chemin de fer et de canal Lac-Manitoba, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie depuis le Portage-la-Prairie jusqu'à l'extrémité sud du lac Manitoba, distance d'environ dix-sept milles.

"Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés en conseil pris à leur sujet ; et, excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.

"Le gouverneur en conseil pourra rendre l'octroi de terres autorisé par l'article trois de l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre onze, destiné à la ligne du chemin de fer Montagne-de-Bois et Qu'Appelle, d'environ deux cent quarante milles de longueur, applicable à la ligne du chemin de fer de la dite compagnie, telle qu'autorisée par l'acte concernant la Compagnie du chemin de fer Montagne-de-Bois et Qu'Appelle passé durant la présente session du parlement, aux mêmes termes et sujet aux mêmes conditions que ceux auxquels l'octroi ci-dessus mentionné avait été autorisé en faveur de la dite compagnie par l'acte en premier lieu cité au présent article."

Par l'acte 53 Vict., ch. 8 (1890). (*Sanctionné le* 16 *mai* 1890) :—

**17.** A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six milles quatre cents acres par mille, pour un embranchement à construire à partir de Glenboro' et allant dans une direction ouest, sur un parcours d'environ soixante milles, jusqu'à un point sur l'embranchement projeté de la dite compagnie à partir de Brandon et se rendant vers le sud-ouest.

**18.** A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six milles quatre cents acres par mille, pour un embranchement à partir d'un point de ou près de Brandon, sur la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique, en allant vers le sud-ouest jusqu'au township ou près du township trois, rang vingt-sept, à l'ouest du premier méridien principal, et de là vers l'ouest, sur un parcours total de cent milles; et aussi, un octroi semblable, au même taux par mille, pour l'embranchement projeté de la dite compagnie depuis un point sur la ligne qui vient d'être décrite, partant de ou près du township trois, rang vingt-sept, à l'ouest du premier méridien principal, et se dirigeant vers l'est jusqu'à Deloraine, distance d'environ vingt-cinq milles, ce qui porte la longueur totale du chemin de fer auquel s'applique cet octroi à cent vingt-cinq milles.

**19.** A la Compagnie du chemin de fer Brandon et Sud-Ouest, des terres fédérales au chiffre de pas moins de six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée à partir d'un point dans le township un, dans l'un des rangs vingt-trois ou vingt-quatre, à l'ouest du premier méridien principal et allant jusqu'à Deloraine, distance d'environ dix-sept milles.

**20.** A la Compagnie du chemin de fer Lac-Seul, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près la station de Shelley, sur la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique, et allant jusqu'à un point sur ou près le lac Vaseux, sur la rivière Winnipeg, distance d'environ dix-huit milles.

**21.** A la Compagnie du chemin de fer Calgary et Edmonton, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six milles quatre cents acres par mille, pour chaque mille de chemin de fer de la compagnie depuis Calgary jusqu'à un point de ou près d'Edmonton, sur la rivière Saskatchewan-Nord, distance d'environ cent quatre-vingt-dix milles; et aussi, un octroi de six mille quatre cents acres pour chaque mille de la ligne de la compagnie à partir de Calgary jusqu'à un point sur la frontière internationale entre le Canada et les Etats-Unis, distance d'environ cent cinquante milles.

**22.** A la Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), des terres fédérales n'excédant pas en étendue trois mille huit cent quarante acres, pour chaque mille de la ligne de la compagnie entre Lethbridge et la passe du Nid-de-Corbeau, distance d'environ cent milles.

**23.** A la Compagnie de chemin et de canal Lac-Manitoba, des terres fédérales n'excédant pas une étendue de six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée depuis Portage-la-Prairie jusqu'au lac Winnipégosis, à ou près Portage-des-Prés, distance d'environ cent vingt-cinq milles.

**24.** A la Compagnie du chemin de fer Manitoba-Sud-Est, des terres fédérales n'excédant pas une étendue de six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée partant de Winnipeg et se dirigeant vers le sud ou le sud-est jusqu'à un point sur le côté ouest du lac des Bois, distance d'environ cent dix milles.

Les dits octrois et chacun d'eux pourront être faits pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par des arrêtés en conseil pris à leur sujet; et sauf ces conditions, les dits octrois seront à titre gratuit, à charge du paiement, par les concessionnaires respectifs, seulement des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.

Les terres que le présent acte autorise d'octroyer à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique seront prises et possédées, et il pourra en être disposé, quittes et nettes de toute charge sur les terres ou propriétés de la dite compagnie créée avant la sanction du présent acte.

Par l'acte spécial 53 Vic., ch. 3 (1890). (*Sanctionné le* 26 *mars* 1890) :—

**25.** L'acte 52 Vic., ch. 4, autorisant, par erreur, l'octroi de subventions en terres à la Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest, pour 50 milles entre Lethbridge et la frontière internationale, a été modifié, et la dite subvention accordée à la Compagnie de chemin de fer et de houille d'Alberta.

Par l'acte 54-55 Vict., ch. 9 (1891). (*Sanctionné le* 30 *septembre* 1891) :—

**26.** Au lieu de la subvention en terres autorisée par l'acte de la cinquante-deuxième Victoria, chapitre quatre, en faveur de la Compagnie de chemin de fer et de houille Vallée-du-Daim, et sauf les conditions mentionnées au dit acte, le gouverneur en conseil pourra concéder à la dite compagnie des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie situé entre la ville de Calgary, dans le district d'Alberta, dans les territoires du Nord-Ouest, et un point dans ou près le township vingt-neuf, rang vingt-trois, à l'ouest du quatrième méridien, distance d'environ cinquante-cinq milles.

Par l'acte 54-55 Vic., ch. 10 (1891). (*Sanctionné le* 30 *septembre* 1891) :—

**27.** A la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Manitoba-Sud-Ouest, en sus de la subvention, pour cent cinquante milles de voie ferrée, autorisée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre soixante, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par mille pour la balance des deux cent douze milles de voie ferrée qui ont été construits et sont en exploitation, c'est-à-dire pour une distance de soixante-douze milles.

**28.** Aussi, à la Compagnie du chemin de fer de colonisation Manitoba-Sud-Ouest, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille de chemin de fer d'embranchement de la compagnie s'étendant de Carmen à Barnsley, distance d'environ six milles et un quart.

**29.** A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, en sus de la subvention autorisée par l'acte de la cinquante-troisième Victoria, chapitre quatre, pour l'embranchement de la compagnie qui se dirige vers le sud-ouest et l'ouest à partir d'un point à ou près Brandon, sur un parcours de cent milles, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille du prolongement vers l'ouest du dit embranchement à partir de la limite ouest des dits cent milles, jusqu'à un point à ou près la Roche-Percée, située dans le township un, rang six, à l'ouest du second méridien, distance d'environ soixante milles.

" Les dits octrois et chacun d'eux seront faits pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par des arrêtés en conseil pris à leur sujet; et sauf ces conditions, les dits octrois seront à titre gratuit, à charge du paiement, par les concessionnaires respectifs, seulement des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, aux taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres."

Par l'acte 57-58 Vic., chap., 6. (1894). (*Sanctionné le* 23 *juillet* 1894.)

**30.** A la Compagnie de chemin de fer et de charbonnage des Montagnes-Rocheuses, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée depuis un point à ou près la station Olds, sur la ligne du chemin de fer Calgary et Edmonton, dans une direction ouest, jusqu'à la rivière La Biche, et de là le long de la dite rivière, dans une

direction ouest, jusqu'aux terrains houillers, distance d'environ soixante milles.

**31.** A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée depuis un point avoisinant Souris, sur l'embranchement du chemin de fer Canadien du Pacifique sur Souris, dans une direction ouest, jusqu'à la vallée de la Pierre-à-Calumet, distance d'envir n trente-deux milles.

**32.** A la Compagnie du chemin de fer de Brandon et Sud-Ouest, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée depuis un point dans le township un, soit dans le rang vingt-trois, soit dans le rang vingt-quatre, à l'ouest du premier méridien principal, jusqu'à Deloraine, distance d'environ dix-sept milles.

**33.** A la Compagnie du chemin de fer Saskatchewan et de l'Ouest, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée entre Minnedosa et Rapid-City, distance d'environ quinze milles.

Les dits octrois et chacun d'eux pourront être faits pour aider à la construction des dits chemin de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par des arrêtés en conseil pris à leur sujet; et sauf ces conditions, les dits octrois seront à titre gratuit, à charge du paiement, par les concessionnaires respectifs, seulement des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, aux taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.

Les terres que le présent acte autorise d'octroyer à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique seront prises et possédées, et il en pourra être disposé, quittes et nettes de toute charge sur les terres ou propriétés de la dite compagnie créée avant la sanction du présent acte.

# PARTIE IV

# DIVERS ÉTATS

N°

CONTRATS au sujet de subventions ou aide à la construction de

| N° de la liasse. | Date de la signature. | Nom de la compagnie de chemin de fer. | Ligne de chemin de fer à construire. | Actes du Canada accordant la subvention. |
|---|---|---|---|---|
| | 1896. | | | |
| *12,306 | 3 juillet.. | Cie de ch. de fer Lotbinière et Mégantic | Amende la subvention de l'entreprise n° 11908 du 19 nov. 1894 en substituant 2½ milles sur l'extrémité nord de leur ligne pour les 2½ milles de la station Lyster à Lyster. | 57-58 V., c. 4 |
| *12,479 | 30 juillet.. | Cie de ch. de fer Midland. | De Newport ou Windsor à un point sur l'embranchement proposé du chemin de fer Intercolonial, aussi un pont de chemin de fer sur la rivière Shubenacadie. | 57-58 V., c. 4 |
| *12,511 | 30 juillet.. | Cie de chemin de fer de colonisation de Montfort. | De l'extrémité des 21 milles déjà subventionnés au nord à un point sur la rivière Rouge, comté d'Argenteuil. | 57-58 V., c. 4 |

* Ces contrats ont été publiés dans le dernier rapport.

OTTAWA, 30 juin 1897.

1.

chemins de fer, passés pendant l'exercice clos le 30 juin 1897.

| Montant du crédit. | | Nombre de milles subventionnés. | Maximum de rampe, pieds par mille. | Rayon de courbe, au moins. | Largeur du déboisement de chaque côté. | Largeur de la tranchée. | Remblais. | Rails d'acier, livres par verge linéaire. | Date de leur achèvement. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Par mille. | N'excédant pas. | | | | | | | | |
| $ | $ | | Pieds. | Pieds. | Pieds. | Pieds. | Pieds. | Liv. | |
| 3,200 | 48,000 | 2½ | 80 | 1,910 | 50 | 20 | 14 | 56 | 1er juillet 1897. |
| 3,200 | 300,000 | 90 | 65 | 881 | 50 | 20 | 15 | 56 | 1er août 1898. |
| 3,200 | 38,400 | 12 | 175 | 573 | 50 | 19 | 14 | 56 | 1er août 1897. |

WALTER S. DOULL,
*Greffier en loi.*

# N° 2.

LISTE des contrats passés dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1897.

## 1. CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

| N° du contrat. | Nom de l'entrepreneur. | Date de la signature. | Description générale. |
|---|---|---|---|
| 12556 | Dominion Bridge Co., Ltd... | 12 août 1896.... | Une plaque tourn. de 55 pds pour Dartmouth, N.-E. |
| 12557 | John McDougall et Cie...... | 1er do 1896.... | 1,500 roues de wagons. |
| 12561 | Galena Oil Works, Ltd...... | 17 sept. 1896.... | Fourn. d'huile Sibley et de Galène p. ch. de fer de l'Et. |
| 12562 | do do ...... | 23 do 1896.... | Fourniture d'huile pour l'Intercolonial. |
| 12585 | J. B. Manus............... | 4 août 1896.... | Canalisation de culées, pont Missaquash (E. de la station Opohaqua. |
| 12584 | Rhodes, Curry et Cie........ | 1er do 1896.... | Déliv. 1,500 roues de wagons à d'ble plaque de 33 pcs. |
| 12620 | Arthur Wetmore ........... | 4 déc. 1896.... | Construire maison de canton. à Lakeside, N.-B. |
| 12624 | Frank McLeod ............. | 23 oct. 1896.... | Peint. bâtiments et ponts pendant l'année 1896. |
| 12625 | W. A. Metzler ............. | 20 do 1896.... | do do do |
| 12626 | L. B. McElhinney .......... | 24 do 1896.... | do do do |
| 12641 | George P. Rogers .......... | 23 do 1896.... | do do do |
| 12635 | F. Pichette................. | 31 déc. 1896.... | Vendre des journaux, etc., à la gare de Lévis. |
| 12648 | Charles G. Beaulieu......... | 8 janv. 1897.... | Enlèvement de roches à la Rivière du-Loup. |
| 12661 | Joseph Gosselin ........... | 26 do 1897.... | Const. hangar à march. et plate-f. à Ste-Flavie, P.Q. |
| 12663 | Alfred Samson ............ | 26 do 1897.... | Const. une maison de canton. à Sacré-Cœur, P.Q. |
| 12665 | Joseph McDonald........... | 6 fév. 1897.... | Const. hangar à houille et déplacer et remonter hangars à marchandises à Pictou. |
| 12668 | Peter F. McConnell......... | 1er do 1897.... | Const. 500 perches linéaires de clôtures paraneiges entre Oxford-Junction et Pictou. |
| 12669 | Wm. Talbot................ | 25 janv. 1897.... | Const. 300 perches linéaires de clôtures paraneiges entre Pointe-Tupper et Sydney. |
| 12670 | J. S. et A. S. Ross......... | 8 fév. 1897.... | Fournir 50 supports d'aiguilles. |
| 12673 | Charles McNeil............. | 9 do 1897.... | Fournir 480 barrières de traverses. |
| 12682 | H. Boulay.................. | 25 janv. 1897.... | Construire un hangar à marchandises à Causapscal. |
| 12688 | Hugh McDonald et E. W. Johnston. | 20 fév. 1897.... | Fournir 44 ouvertures d'aiguilles types. |
| 12692 | James Brown.............. | 24 do 1897.... | Prolongement du hangar à marchandises à Truro. |
| 12700 | The Maryland Steel Co. of Baltimore Co. | 13 avril 1897.... | Fournir 1,000 ton. de rails d'acier pour le ch. de fer de l'Ile du Prince-Edouard, et 3,000 tonnes pour l'Intercolonial. |
| 12736 | The Central Bridge and Engineering Co., Ltd. | 24 mars 1897.... | Const. 2 ponts en acier à courte travée près la station Pomquet. |
| 12737 | L. A. Cloutier............... | 3 avril 1897.... | Peint. bâtiments et ponts, 1897. |
| 12738 | Joseph Malanfant ......... . | 1er do 1897.... | Const. hangar à marchandises à la Rivière-du-Loup. |
| 12739 | H. B. Hurley............... | 6 do 1897.... | Peinturer bâtiments et ponts, 1897. |
| 12746 | Edward Crossman .......... | 19 do 1897.... | Construire 1,000 perches de clôture entre Truro et Painsec-Junction et 1,000 perches entre Moncton et Newcastle (chemins de fer Intercolonial et Windsor). |
| 12747 | Dominion Bridge Co., Ltd... | 6 do 1897.... | Construire un pont à Petite-Rivière. |
| 12762 | John Kelly................. | 24 do 1897.... | Const. 200 perches de clôture entre Windsor-Junction et Windsor, et 1,300 perches entre Halifax et Stellarton—ch. de fer Windsor et Annapolis et ch. de fer Intercolonial. |
| 12764 | Peter P. Doucet ............ | 19 do 1897.... | Construire 1,000 perches de clôture entre Newcastle et Campbellton. |
| 12765 | The American Furniture Co., d'Oxford. | 29 do 1897.... | Const. maison de cant. à la gare d'évite. Henderson. |
| 12775 | Alphonse Caron ............ | 12 do 1897.... | Peint. gares de St-Eloi, St-Fabien et St-Anaclet. |
| 12776 | Célestin Bélanger........... | 26 do 1897.... | Construire 3,000 perches de clôture entre Ste-Flavie et Rivière-du-Loup. |
| 12777 | James Brown.......... ... | 14 mai 1897.... | Déplacer le hangar à marchand. de l'Intercolonial à Moncton, N.-B. |

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

LISTE des contrats passés dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1898.—*Suite.*

## 1. CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Fin.*

| N° du contrat. | Nom de l'entrepreneur. | Date de la signature. | Description générale. |
|---|---|---|---|
| 12781 | Michael Francœur .......... | 26 avril 1897.... | Const. 5,000 perches de clôture entre Campbellton et Sainte-Flavie et 1,760 perches entre Rivière-du-Loup et Lévis. |
| 12789 | Smith H. Brown ........... | 11 juin 1897.... | Transp. le bureau de billets de bagage à l'entr. des march. non réclam. à Moncton, N.-B. |
| 12918 | La cie de chemin de fer et de houille de Cumberland. | 30 do 1897.... | Fournir 45,000 tonnes de charbon, 2,240 liv. chaque ; aussi 5,000 tonnes de charbon mou. |
| 12919 | Intercolonial Coal and Mining Co. | 30 do 1897 . . | Fournir 25,000 tonnes de charbon (2,240 liv.) pendant 12 mois depuis 1er juillet 1897. |
| 12920 | The Canada Coal and Railway Co. | 30 do 1897.... | Fournir 20,000 tonnes de charbon (2,240 liv.) pendant 12 mois depuis 1er juillet 1897. |
| 12921 | The Acadia Coal Co ........ | 30 do 1897.... | Fournir 25,000 tonnes de charbon, saison 1897-98. |
| 12928 | General Mining Association.. | 30 do 1897.... | do 5,000 do do |

## 2. CANAL CHAMBLY.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 12575 | Cie manufactur. de Chambly | 10 nov. 1897.... | Modification du contrat du 31 janv. 1893, moulins de Willett. |

## 3. CANAUX DE CARILLON ET GRENVILLE.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 12704 | Pigott et Ingles............ | 9 avril 1897.... | Approf. et agrand. du prisme, constr. de déversoir, ponts, etc. |

## 4. CANAL RIDEAU.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 12582 | Hugh Grant........ .. .... | 30 oct. 1896.... | Culées, conduit de décharge, Smith's Falls. |
| 12613 | John R. Booth .. ....... . | 4 déc. 1896 ... | Piloter partie est de la Deep Cut, Ottawa. |
| 12654 | Central Bridge and Engineering Co., Ltd. | 5 fév. 1897.... | Constr. 1 pont tournant en acier, Burritts Rapids, et un pont fixe à haut niveau, Newboro'. |
| 12666 | Central Bridge and Engineering Co., Ltd. | 26 do 1897.... | Constr. pont en acier, conduit de décharge, Smith's Falls. |
| 12676 | Thomas McTiernan.......... | 2 mars 1897.... | Fournit. 4,150 pieds cubes de chêne blanc, 1897-98. |

## 5. CANAL DU SAULT SAINTE-MARIE.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 12460 | Lipsett et Gregg............ | 6 juill. 1896.... | Const. d'une résidence pour le gardien. |
| 12671 | J. et R. Miller............... | 5 mars 1897.... | Réparer et renf. les portes, etc. |

LISTE des contrats passés dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1897—*Suite.*

6. CANAL SOULANGES.

| N° du contrat. | Nom de l'entrepreneur. | Date de la signature. | Description générale. |
|---|---|---|---|
| 12693 | M. J. Hogan........... . | 2 avril 1897.... | Nouveau contrat pour la section 12. |
| 12701 | Andrew Onderdonk......... | 17 do 1897... | Nouveau contrat pour les sections 4, 5, 6 et 7. |
| 12714 | La Cie Rathbun.... ....... | 12 do 1897 ... | Fournir 25,000 barils de ciment de Portland pour les canaux de Soulanges et Trent. |
| 12720 | James Battle......... ..... | 29 do 1897.... | Fournir 27,000 barils de ciment hydraulique de Thorold pour les canaux de Soulanges et Trent. |
| 12722 | C. I de Sola.......... ..... | 29 do 1897.... | Fournir 23,500 barils de ciment de Portland pour les canaux de Soulanges et Trent. |

7. CANAL TRENT.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 12506 | Larkin et Sangster.......... | 12 août 1896.... | Constr. culées et piles, ch. de fer G.-T., Otonabi. |
| 12547 | Central Bridge and Engineering Co., Ltd. | 21 oct. 1896.... | do 4 ponts tournants (chemin). |
| 12549 | Canadian Bridge and Iron Co., Ltd. | 22 do 1896.... | do 1 pont fixe (chemin). |
| 12587 | Hamilton Bridge Works Co., Ltd. | 13 nov. 1896. .. | do pont de chemin de fer à Auburn. |
| 12592 | Canadian Bridge & Iron Co.. | 9 do 1896.... | do do à Simcoe et Balsam-Lake. |
| 12656 | Central Bridge and Engineering Co., Ltd. | 13 fév. 1897.... | do pont tournant (ch. de fer) à Nassau. |
| 12716 | The Dominion Bridge Co... | 5 mai 1897.... | do pont à Simcoe et Balsam-Lake, et 1 pont (chemin) à Portage-Road. |
| 12718 | Owen Sound Portland Ciment Co., Ltd. | 20 avril 1897.. . | Fournir 10,000 barils ciment de Portland. |
| 12722 | C. I. de Sola .......... ..... | 29 do 1897.... | do 23,500 barils de ciment de Portland pour les canaux de Soulanges et Trent. |
| 12734 | Central Bridge and Engineering Co., Ltd. | 30 do 1897... | 1 pont tournant en acier (ch. de f.), traverse du C.C.P. à Ashburnham. |
| 12743 | James Boque.......... .... | 10 mai 1897.... | 1 pile à pivot et culées pour pont tournant à Ashburnham. |
| 12714 | La Cie Rathbun...... ..... | 12 avril 1897.... | Fournir 25,000 barils de ciment de Portland pour canaux de Soulanges et Trent. |
| 12720 | James Battle............... | 20 do 1897.... | Fournir 27,900 barils de ciment hydr. de Thorold pour canaux de Trent et Soulanges. |
| 12847 | Central Bridge and Engineering Co., Ltd. | 1er déc, 1896.... | Constr. 1 pont en acier (chemin) à Norwood-Road. |

8. CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 12596 | Schurman Lefurgey Co., Ltd. | 21 oct. 1896.... | Constr. gare de voyageurs, Tignish. |
| 12744 | Dominion Bridge Co,, Ltd... | 3 mai 1897.... | Constr. 2 ponts d'acier à courte travée. |
| 12700 | The Maryland Steel Co. of Baltimore County. | 13 avril 1897.... | Rails d'acier. *Voir* ch. de fer Int. |

9. CONTRATS DU CANAL WELLAND.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 12630 | John Riley..... ........... | 16 janv. 1897.... | Enlever partie de la superstructure actuelle et construire une superstructure en béton. |
| 12639 | James Cunningham......... | 20 do 1897.... | Fournir fer, cuivre, etc. |
| 12642 | John McLean. ... ......... | 2 fév. 1897.... | do bois de const., lignes anciennes et nouvelles. |
| 12644 | Cooke et Fils.......... ....... | 2 do 1897.... | do do do |
| 12646 | Ray et German............. | 22 mars 1897.... | do do do |
| 12652 | P. D. Gordon et Cie, agents, B. C. Mills. | 8 fév. 1897.... | do do do |

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

LISTE des contrats passés dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1897—*Fin.*

10. CANAL WILLIAMSBURG.

| N° du contrat. | Nom de l'entrepreneur. | Date de la signature. | Description générale. |
|---|---|---|---|
| 12458 | The Gilbert Blasting and Dredging Co. | 31 juill. 1896.... | Draguer et approfondir le canal de Farran's-Point. |
| 12605 | Wm. Davis et Fils.......... | 14 déc. 1896.... | do canal des Galops. |
| 12756 | Larkin et Sangster... ...... | 20 mai 1897 ... | Approf., renforcer et agrandir la section d'Iroquois. |
| 12758 | Wm. Davis et Fils.. .. .. ... | 10 do 1897.... | Agr. le canal des Galops, sect. Cardinal, ligne nord. |
| 12767 | M. A. Cleveland...... .... | 14 do 1897.... | Améliorer le chenal du nord, fleuve Saint-Laurent, entre le canal des Galops et Prescott. |
| 12769 | Canadian Construction Co... | 1er juin 1897.... | Approfondir, renforcer, agrandir et prolonger le prisme, Farran's-Point, et construire écluse de chute, piles d'entrée, etc. |

WALTER S. DOULL,

*Greffier en loi.*

OTTAWA, 30 juin 1897.

## N°

### ÉTAT

CHUTES d'eau et autres propriétés publiques louées par le ministère des

| Date de la signature. | Durée du bail. | Locataire. | Propriété louée. | Superficie de la propriété louée. |
|---|---|---|---|---|
| | | | *1. Canal Beauharnois.* | |
| 19 nov. '96. | 4 ans.... .... | Cie électrique de Valleyfield. | Part. lot du cad. 830, Valleyfield, entrée du canal. | .......... . |
| | | | *2. Canaux Carillon et Grenville.* | |
| 18 mai '97. | 21 ans........ | W. R. Hibbard...... | 2,000 ch. v., surplus d'eau, avec le choix de 2,000 ch. v., suppl. à Pointe-Fortune. | ............ |
| 22 do '97. | 21 do ........ | Geo. O. S. Conway.. | Part. du terr. de la rés. du canal entre le canal Grenville et la rivière Ottawa, sauf un droit de pass. de 20 pds. | 4·14 acres. |
| | | | *3. Canal Cornwall.* | |
| 25 juin '96. | 21 ans et renouvenable. | M. P. Davis........ | Pt. lot 1, extrémité d'aval de l'île de Sheik, et privilège hydraulique. | 4·88 acres. |
| 3 do '97. | Dur. bon plaisir du gouv. | L. A. Ross.......... | Permission de construire un glissoir pour amener billots et bois de const. à sa scierie. | ............ |
| | | | *4. Chemin de fer Intercolonial.* | |
| 8 mai '97. | 3 ans......... | The Canada Railway News Co. | Privilège de vendre des journaux, etc., sur les trains de l'Intercolonial. | ............ |
| | | | *5. Canal Lachine.* | |
| 15 nov. '96. | Dur. bon plaisir du gouv. | F. Tremblay........ | Lot 15, bassin Saint-Gabriel-E., quartier Sainte-Anne, côté N.-O. du canal. | 16,912 pds c. |
| 10 déc. '96. | do | Daniel Cream. ..... | 150 pds dans le nouveau hangar n° 1 de Saint-Gabriel, Montréal. | 150 pds |
| 14 do '96. | do | Thibeault et Cie.... | Lot 12, bassin Saint-Gabriel, quartier Ste-Anne, Montréal. | 9,444 pds |
| 11 mars '97. | do | Standard Light and Power Co. | Poser un câble élect. à trav. le canal Lachine, au bout de la rue du Séminaire, Montréal. | .......... . |
| 27 do '97. | do | Wm. Wainwright... | Lots 23 et 24, et quai aboutissant au canal, côté O. du bassin n° 2. | 43,740 pds c. |
| 27 do '97. | do | do ... | Lot de quai à la tête du bassin n° 2........ | 5,250 pds c. |
| 27 avril '97. | do | T. Préfontaine et Cie | Parcelle de terrain au pont Napoléon, et privilège de poser une voie d'évitement entre le lot affermé et le Grand-Tronc. | 5,500 pds c. |
| | | | *6. Ch. de fer de l'Ile du Prince-Edouard.* | |
| 1er mai '96. | 1 an .... .... | Sydney Grey....... | Permis de vendre journaux sur les trains .. | ............ |
| | | | *7. Canal Rideau.* | |
| *4 juillet '96. | Dur. bon plaisir du gouv. | Michael Keily..... | Parties n^os^ 1, 2, 3, 4, réserve du canal, Deep-Cut, Ottawa. | 1·50 acres. |
| *4 do '96. | do | Ottawa Brick Manufacturing Co. | Terrain de réserve, pt. lot de tp. 35, con. lettre B, tp. Nepean. | 3·18 acres. |

* Ces propriétés figurent dans le dernier rapport.

8.

GÉNÉRAL.

chemins de fer et canaux dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1897.

| A quelle fin employée. | Force. | Date du bail. | Conditions des paiements. | | | | Observations. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Revenu annuel. | Montant de chaque versement. | Payable. | Première échéance. | |
| | | | $ c. | $ c. | | | |
| Station de lum. électr. p. l'éclair. de la ville. | 75 ch. v. . | 1er janv. '96 | $15 pr terr. ; $300 p. usage de 75 c. v. et $5 p. chaq c. v. en sus. | . ...... | 1er janv. et 1er juill. | 1er janvier 1896. | Ceci annule le bail n° 8961. |
| Fins de manufacture. | 2,000 ch. v. surplus d'eau et 2,000 ch. v. supplém. | 1er avr. '97 | $2,000 minimum ; $1 pour ch. v. au-dess. de 2,000 ch. v. ; $1 p. chaque ch. v. au-dessus de 2,000 ch. v., jusqu'à 4,000 ch. v. | | 1er avril.. | 1er juillet 1898. | D'avance. |
| do | ........ | 1er mai '97 | $ 100 00 | .......... | 1er mai... | 1er mai '97 | do |
| Installation de matériel électr., etc. | .. .... | 1er juill. '96 | 1,000 00 | 500 00 | 2 janv. et 1er juill. | 1er juillet 1896. | Pas de loyer exigé p. les 2 prem. années, vu la const. des bâtiments nécess., etc. |
| Amener billots de sciage. | ......... | 1er janv. '97 | 50 00 | .......... | 1er janvier | 1er janvier 1897. | D'avance. |
| Vente de journaux. | ..... .... | 1er mai '97 | 1re ann., $3,600 compt.<br>do $500 annonces.<br>2e ann., $3,700 compt.<br>do $500 annonces<br>3e ann., $3,800 compt.<br>do $500 annonces.<br>Mensuel. | | 1er mai .. | 1er mai '97 | |
| Emmagasin. de bois | . . ..... | 1er déc. '96 | 190 26 | ..... ..... | 1er déc.... | 1er déc. '96 | D'avance. |
| do | .......... | 1er do '96 | 150 00 | 12 50 par mois. | 1er de ch. mois. | 1er do '96 | Résilié par A. du C. 165102. |
| do | . .. ..... | 1er do '96 | 106 25 | .... .... | 1er déc.. | 1er do '96 | D'avance. |
| ....... .... | .......... | 1er janv. '97 | 10 00 | ... ........ | 1er janvier | 1er janvier 1897. | do |
| ............ | ......... | 1er avr. '97 | 656 00 | .. ..... . | 1er avril.. | 1er avr. '97 | do |
| ............ | ..... ... | 1er do '97 | 78 00 | ............ | 1er do . | 1er do '97 | do |
| Charriage et empilage de bois. | | 1er do '97 | 50 00 | .... ....... | 1er do . | 1er do '97 | do |
| Vente de journaux. | ..... .... | 1er mai '96 | 300 00 | 25 00 par mois. | 5e jour de ch. mois. | 5 mai 1896 | |
| . ......... | ......... | 1er juin '96 | 8 00 | ......... . | 1er juin... | 1er juin '96 | D'avance. |
| ............ | . ....... | 1er do '96 | 1 00 | ............ | 1er do .. | 1er do '96 | do |

ETAT général indiquant les chutes d'eau et autres propriétés publiques

| Date de la signature. | Durée du bail. | Locataire. | Propriété louée. | Superficie de la propriété louée. |
|---|---|---|---|---|
| | | | *Canal Rideau*—Fin | |
| *12 août '96. | Plaisir du gouvernement. | Thomas Birkett.... | Lots de quai 9 et 10, côté O. du canal, entre le pont des Sapeurs et le bassin, Ottawa. | 6,000 pds c. |
| *18 sept. '96. | do | Elisée G. Laverdure. | Lots de quai 5 et 6, côté O. du bassin du canal, Ottawa. | do |
| 24 mars '97. | do | Francis Hourigon... | Partie du lot 2, tp Elmsley S., partie du terrain du canal détaché de la station d'écluse de Smith's-Falls. | 1,500 pds c. |
| 30 do '97. | do | A. G. McCormick... | Lots de quai 7 et 8, côté O. du canal Rideau, entre le pont des Sapeurs et le bassin, Ottawa. | 6,000 pds c. |
| 24 juin '97. | do | John Spendlow...... | Partie du terrain de réserve, Rideauville, tp de Nepean, comté de Carleton. | 4¾ acres. |
| | | | *8. Canal Welland.* | |
| * 2 juill. '96. | do | Ontario Peat Fuel Co | Traverse du canal d'alimentation par un pont tournant. | ..... ..... |
| * 3 do '96. | do | Wm L. Rice........ | Partie du lot 25, 5e conc., Crowland ..... | 0·70 |
| *20 août '96. | do | W. B. Clark....... | Partie des lots 20 et 21, 2e concession, tp de Grantham | 15·00 |
| * 6 oct. '96. | 21 ans, renouv. une fois seul. | Whitman & Barnes Manufacturing Co. | Lot 14, 7e conc., tp Grantham, lot de l'ancienne maison d'éclusé à l'écluse n° 6. | ½ |
| 30 do '96. | 21 ans........ | The Toronto Rubber Shoe Mfg Co., Ltd. | Partie du terrain de réserve du canal, comté de Lincoln. | $\frac{1}{21}$ d'acre. |
| 19 nov. '96. | Durant l'existence corpor. de la Cie. | Port Dalhousie, St. Catharines & Thorold Street Ry. Co. | Poser une voie pour wagons électriques par les ponts du canal Welland, sur le chemin Queenstown et Grimsby et par la rue Ontario. | ........... |
| 15 déc. '96. | Plaisir du gouvernement. | Mutual Natural Gas Co. Ltd. | Poser une conduite d'eau à la scierie Augustine, sous le canal. | . .. ...... |
| 13 janv. '97. | do | Cie de ch. f. Gr. Tronc | Lot de terrain, canal Welland .......... | 225pds suppl |
| 2 fév. '97. | do | Municipalité de la ville de Welland. | Partie du lot 26, 5e conc., ville de Welland, comté de Welland. | 0·03 acre. |
| 27 mars '97, | Durant l'existence corpor. de la Cie. | Lincoln Radial Electric Ry. Co. | Pont tournant au-dessus du vieux canal Welland sur la rue St-Paul. | . .. . ..... |
| 1er avril '97. | 10 ans........ | N. J. Wigle... .... | Partie du lot 21, 5e c., Grantham, avec privilège de constr. un quai et un magasin. | 0·82 |
| 16 juin '97. | Plaisir du gouvernement. | Herbert Reuter. . . | Partie du lot 223, tp Thorold, et partie du lot 60, Welland, comté de Welland. | 6½ acres. |
| 26 do '97. | do | Morwood Manufacturing Co. | Partie du lot 26, 5e conc., ville de Welland. | 0·04 |

* Ces propriétés figurent dans le dernier rapport.

30 juin 1897.

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

louées par le ministère des chemins de fer et canaux, etc.—*Fin.*

| A quelle fin employée. | Force. | Date du bail. | Conditions des paiements. Loyer annuel. | Montant de chaque versement. | Payable. | Première échéance. | Observations. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | $ c. | $ c. | | | |
| ......... .... | .... ..... | 1er juil. '96 | 54 60 | ............ | 1er juillet. | 1er juil. '96 | D'avance. |
| Charger cargaisons. | ......... | 1er mai '96 | 54 60 | ............ | 1er mai... | 1er mai '96 | do |
| Glacière. .... | ......... | 1er avril '97 | 3 00 | ............ | 1er avril.. | 1er avr. '97 | do |
| Emmagasiner la farine. | ......... | 1er nov. '96 | 100 00 | ....... .... | 1er nov. .. | 1er nov. '96 | do |
| Pâturage .... | .......... | 1er juin '97 | 9 50 | ............ | 1er juin .. | 1er juin '97 | do |
| Raccord. av. le ch. de f. C.-S. | ......... | 1er do '96 | 1 00 | ............ | 1er do .. | 1er juin '97 | do |
| Houille, cour p. bois de s. | . . ..... | 1er juil. '96 | 25 00 | ............ | 1er juillet. | 1er juil. '96 | do |
| ............ | ........ | 1er do '96 | 37 50 | ............ | 1er do . | 1er do '97 | do |
| Farine, moulin à carder. | .... ... | 1er oct. '96 | 75 00 | ... ... .... | 1er oct. .. | 1er oct. '96 | do |
| ............ | ......... | 1er do '96 | 10 00 | ............ | 1er do .. | 1er do '96 | do |
| Tramway électrique. | .......... | 1er juil. '94 | 1 00 | ............ | 1er juillet. | 1er juil. '94 | do |
| ....... ..... | Tuyau 1¼ pouce. | 1er déc. '96 | 10 00 | ............ | 1er déc. .. | 1er déc. '96 | do |
| Hutte à sign'x | .... .... | 1er oct. '96 | 1 00 | .... ....... | 1er oct. .. | 1er oct. '96 | do |
| Maison de dévidoir à boy. | .......... | 1er jan. '97 | 1 00 | ............ | 1er janvier | 1er jan. '97 | do |
| Passer leurs chars électriques. | .... .... | do | 1 00 | .......... .. | do | 1er do '97 | do |
| Quai et entrepôt. | .......... | 1er avr. '97 | 15 00 | ............ | 1er avril.. | 1er avr. '97 | do |
| Pâturage .... | .......... | 1er mai '97 | 13 00 | ............ | 1er mai... | 1er mai '97 | do |
| Cour et empl. p. entrepôt. | .... .... | do | 8 00 | ............ | do ... | 1er do '97 | do |

WALTER S. DOULL,
*Greffier en loi.*

# N° 4.

PROPRIÉTÉS transportées et dommages remboursés au département des chemins de fer et canaux pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

| Date de la signature. | Concessionnaire. | Lot. | District. | Comté. | Etendue de terrain. | Somme payée. | Observations. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | *Canal Chambly.* | | | $ c. | |
| 1er sept. 1896. | Pierre Lacouture, *et al.* | 24, con. 1 | Saint-Luc | Saint-Jean | | 1,310 98 | Décharge, dommages. |
| 9 fév. 1897. | Alphonse Robert | 25 | do | do | | 150 00 | do do |
| | | | *Canal Cornwall.* | | | | |
| 2 janv. 1897. | John Burns, *et ux.* | ½ O 19, con. 1 | Cornwall | Stormont | 2·43 acres. | 800 00 | |
| 30 avril 1897. | Wm. A. Roys | ½ O 24, con. 1 | do | do | 0½ do | 950 00 | |
| | | | *Chemin de fer Intercolonial.* | | | | |
| 21 oct. 1896. | J. M. Robinson | Pt. du havre | Saint-Jean | Saint-Jean | | 2,000 00 | et $786.40 de fr., barrage. |
| 14 juin 1897. | John B. et Wm. C. Magee. | Lot de quai | Pointe Reed | Kings, N.-B | | 3,414 79 | Décharge, jugement. |
| | | | *Canal Lachine.* | | | | |
| 7 janv. 1897. | J. J. Cook | Part. 140 | Paroisse de Montréal | Hochelaga | | 150 00 | Dommage p. fuite d'eau. |
| | | | *Ch. de fer Oxford et New-Glasgow.* | | | | |
| 13 nov. 1896. | Ellen Wood | B. et 9b, etc | Oxford | Cumberland | 18·60 acres.<br>0 57 do | 158 22 | Décharge. |
| | | | *Canal Rideau.* | | | | |
| 25 mars 1897. | James H. Gould, *et ux.* | Pts. 5, 39 r. 9 | Smith's-Falls | Lanark | 0·52 do<br>0·14 do<br>0·06 do | 1,350 00 | |
| 7 mai 1897. | Benson S. Snyder | Pt. ft, ½ N.-E. 13, 7e con. | Elmsley-Nord | do | 3 ac. 2 r. 35 perches. | 1,000 00 | do |
| | | | *Chemin de fer C. P.* | | | | |
| 17 sept. 1896. | James Bedford | ¼ S.-E., sec. 17, tp. 2, 3e r. est. | Embranchement Pembina | | 5·3 acres. | | Certificat Torrens. |
| | | | *Canal Soulanges.* | | | | |
| 26 oct. 1896. | Timothée Moreau | 22 | Saint-Michel-de-Vaudreuil. | Vaudreuil | 15 pch. 200 p. | 65 00 | |
| 19 fév. 1897. | Joseph Dumesnil | 138 | Saint-Ignace | Soulanges | 15 pch. 200 p. | 900 00 | |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | *Canal de la Vallée de la Trent..* | | | | |
| * 26 sept. 1896. | Robert Lunan, *et ux.* | Parties 18 et 19, conc. 3-4. | Eldon | Victoria | 64·70 acres. | 975 00 | |
| 27 oct. 1896. | Banque de Comm. du Can. | Digue | Nassau, Douro | Peterborough | ........ | ........ | Convention de prendre possession. |
| 19 juin 1896. | Robert Hodgson | Part. 12, conc. 9 | Thorah. | Ontario | 4·60 acres. | 175 00 | Reçu trop tard pour le dernier rapport. |
| 10 oct. 1896. | James Baptie, *et ux.* | 26 et 27, conc. V | Smith | Peterborough | 12·14 do | 600 00 | |
| 13 juill. 1896. | Jane Montgomery, succession John Montgomery. | Part. 12, conc. C | Mara | Ontario | 4·80 do | 500 00 | |
| * 7 do 1896. | Hamilton Provident L. Sy. | Part. 2, conc. A | do | do | 5 do | 200 00 | |
| 14 do 1896. | Alex. F. McRae, *et al.* | Pt. 2, conc. B, pt. ½E. de ½N. | do | do | 2·00 do | 60 00 | |
| 18 juin 1896. | Mary Ann McQuaig | 9 conc. 10 | Thorah | do | 5·70 do | 475 00 | do |
| 16 mai 1895. | Angus McDonald, *et ux.* | Pt. 46, ch. sud du Portage. | Eldon. | Victoria | 11 10 do | 120 00 | do |
| * 6 août 1896. | Esther E. Stabback | Pt. 4 | do | do | 0·05 do | 15 00 | |
| * 10 août 1896. | Ben. Madill, *et ux* | Lot 11 du Portage, part. 27, conc. 2 et part. 27, conc. 1. | do | do | 47·10 do | 1,300 00 | |
| * 18 juill. 1896. | John McKay, exécuteur | Part. 6, conc. B | Mara | Ontario | 1 do | 30 00 | Succ. de Jas. McGregor. |
| * 23 do 1896. | Wm. Kean, *et ux*, exécuteurs | Part. 1, conc. A et B, allocation pour chemin. | do | do | 9·30 do | 250 00 | Exécuteurs de John Gow. |
| 31 oct. 1896. | Mary A. Robinson *et al* exécut's Ed. Chamberlin. | Partie O du bloc H. et pt. 27, conc. 8. | Smith | Peterborough | 0·51 do | 950 00 | |
| 28 nov. 1896. | Michael Byrne, *et al.* | { Partie 4, conc. 5<br>{ Partie 32, conc. 5 6 | Cardon }<br>Eldon } | Victoria | 305 do | 3,700 00 | |
| 10 déc. 1896. | Wm. McFarlane, *et ux* | Cave et partie du lot 8 | Smith | Peterborough | 1½ do | 150 00 | Décharge pour dommage. |
| 19 do 1896. | Wm. Moffatt | ½ E. 2e conc. 12 | Doro | do | 30·63 do | 76 00 | Dommages aux récoltes. |
| 4 sept. 1896. | Frances McElroy, *et ux.* | Parties 2 et 3 sur la conc. V, et 3e conc. VI. | Cardon. | Victoria | 57·34 do | 1,065 00 | |
| 23 do 1896. | W. S. Burns, *et ux* | Part. 3, conc. B | Mara | Ontario | 15·10 do | 1,000 00 | |
| 23 janv. 1897. | James Steele | Pt. ½ O. de la 2e conc. et ½ E. de la 1re conc. 27. | Eldon | Victoria | 0·90 do | 70 00 | |
| 27 do 1897. | David Smith, *et ux* | Pt. 1 E. de la rue Caroline et N. de la rue Maria. | Lakefield. | Peterborough | 0·15 do | 2,350 00 | |
| 16 mars 1897. | John Barrett | Part ½ O. 2, conc. 7 | Cardon. | Victoria | 8·10 do | 190 00 | |
| 19 do 1897. | Patrick Cronan | ½ E. conc. 7 | do | do | 0·60 do | 8 00 | |
| 18 fév. 1897. | Eliz. J. Killingsworth | Pt. 2, côté N. de la rue King | Balsover, Eldon | do | 0·15 do | 15 00 | |
| 14 avril 1897. | Richard Fitzgerald | Pt. ½ 2, conc. 7. | Cardon | do | 20·25 do | 175 00 | |
| 26 do 1897. | John Henry Davis | Part. O du bloc H. | Tp. Lakefield Smith | Peterborough | 0·51 do | 110 00 | Décharge pour dommage. |
| 28 do 1897. | Mary A. Robinson, *et al.* | Part. 6, conc. X | Doro | do | 3·91 do | 800 00 | |
| 18 mai 1897. | Edward Jos. Desauntel | Part. 14 et 15, entre les rues Maria et Catherine. | Lakefield. | do | 0·27 do | 500 00 | |
| 18 juin 1896. | John McRae, *et al* | { Part. 1, 2, et 3, conc. XI.<br>{ Et part. 2, conc. A | Thorah }<br>Mara } | Ontario | 48·90 do | 4,040 00 | Reçu trop tard pour le rapport. |
| | | | *Canal Welland.* | | | | |
| 13 mai 1896. | La Cie de ch. de fer G.-T. | { Partie 15 | Thorold | Welland | 9·21 }<br>2·04 } do | 2,226 00 | |
| | | { Partie 18, 3e et 4e conc. | Grantham | Lincoln | 2·91 }<br>1·10 } do | | |

* Publiés dans le dernier rapport.

PROPRIÉTÉS transportées et dommages remboursés au départ. des ch. de fer et canaux pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897—*Fin.*

| Date de la signature. | Concessionnaire. | Lot. | District. | Comté. | Étendue de terrain. | Sommes payées. | Observations. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | *Canal de Williamsburg.* | | | $ c. | |
| 30 sept. 1896. | Patrick Keef | Partie ½ O. 24 | Matilda | Dundas, côté s. | Canal d'Iroq. | 7,697 38 | |
| 31 mai 1897. | John A. Hutchcroft | Partie ½ E. 7, conc. 1 | Edwardsburg | Grenville | 0·13 acres. | 1,850 00 | |
| do | Mary Thompson | do do | do | do | 0·21 do | 1,700 00 | |
| 4 juin 1897. | Joseph Cooms *et ux* | 5, côté sud de la rue Morrison, est de la rue Ouest. | Cardinal | do | 0·10 do | 800 00 | |
| do | Eleanor Boyer | 11, côté sud de la rue Morrison et O. de la rue Ouest. | do | do | 0·06 do | 850 00 | |
| do | Chas. Wm. Wright, *et ux.* | Part. ½ E. 7 | Edwardsburg | do | 0·31 do | 2,650 00 | |
| do | Mahala Todd, *et al* | ½ N. 6, côté E. de la rue O. | Cardinal | do | 0·09 do | 1,010 00 | |
| do | Samuel H. Webb, *et ux.* | Part. ½ E. 7, conc. 1 | Edwardsburg | do | 0·32 do | 4,300 00 | |
| 31 mai —— | Margaret Wylie | Part. ½ E. 7 | do | do | 0·32 do | 2,800 00 | |
| do —— | Silas Shaver, *et ux* | Part. ½ E. ½ O. 7, conc. 1 | do | do | 0·22 do | 500 00 | |
| 31 mai 1897. | Joseph Scott, *et ux* | Part. ½ E. VII | do | do | 2·05 do | 5,950 00 | |
| 4 juin 1897. | Wm. Hiram Bass, *et ux.* | Part. ½ E. VI | do | do | 0·36 do | 450 00 | |
| 7 do 1897. | Anson Hawley, *et ux* | ½ N. 10 et 11, côt. S., r. Elgin | Cardinal | do | 0·11 do | 600 00 | |
| 7 do 1897. | George Hawley, *et ux.* | 13 et 14, côté N., rue Elgin | do | do | 0·23 do | 950 00 | |
| 9 do 1897. | Andrew Ferguson, *et ux.* | Partie 18 | do | do | 0·13 do | 400 00 | |
| 19 do 1897. | Daniel Saver, *et ux* | 7, côté sud de la rue Elgin | do | do | 0·24 do | 800 00 | |
| 30 do 1897. | John Feeney | 4, côté O. de la rue Waddell. | do | do | 0·23 do | 1,000 00 | |
| 30 do 1897. | Alex. Fawcett, *et ux* | Lots lettrés R. et S., côté N. de la rue Dundas. | do | do | 0·26 do | 1,300 00 | |
| 30 do 1897. | John Mills, *et ux,* | 22 et 23, côté S. de la rue N. | do | do | 0·23 do | 275 00 | |
| 30 do 1897. | Thomas Hunter, *et ux* | Pt. lot lettré N., côté N. du grand chemin de la reine. | do | do | 0·008 do | 65 00 | |
| 30 do 1897. | Abigail Morrison, *et al* | Pt. ½ E. 6, N., rue Morrison | do | do | 2·67 do | 2,500 00 | |
| 30 do 1897. | Barbara L. Lambert, *et al.,* exécuteurs et fidéicommissaires du ci-devant J. P. Lambert. | Tous 24 et 25, côté S. de la rue N. et O. de la rue Basse, pt. 24 et 25, N. de la rue Lambert, bloc. Z., pts 20 et 21, N. de la rue Lambert, bloc Z., et pt. 7, O. de la rue Walter. | do | do | 0·22 do<br>0·02 do<br>0·16 do<br>0·02 do | 550 00 | |
| 30 do 1897. | Albert Kelly, *et ux* | 7, côté E. de la rue Walter, et 12, côté S. de la rue Morrison, bloc Z. | do | do | 0·29 do | 1,050 00 | |
| 30 do 1897. | J. H. Lamson. *et ux.* | 15, côté N. de la rue Elgin, O. de la rue Basse. | do | do | 0·11 do | 700 00 | |
| 30 do 1897. | James Hodge, *et ux.* | Pt. de la pt. ¼ 4 O., 1re conc. | Edwardsburg | do | ........ | 2,525 00 | |

OTTAWA, 30 juin 1897.

WALTER S. DOULL, *greffier en loi.*

## PARTIE V.

# STATISTIQUE DES CANAUX

10—1*****

# STATISTIQUE DES CANAUX

POUR LA

## SAISON DE NAVIGATION DE 1896.

RECETTES.

Le total des recettes, à l'exclusion des loyers de chutes d'eau pour deux ans, est comme suit :—

| | |
|---|---|
| Pour 1895 | $ 283,211 41 |
| Pour 1896 | 350,061 03 |

En comparant la statistique de 1895 à celle de 1896, on verra que les recettes brutes ont augmenté de $66,849.62.

| | Augmentation. | Diminution. |
|---|---|---|
| Sur le canal Welland | $56,210 32 | |
| les canaux du Saint-Laurent | 10,700 72 | |
| le canal Chambly | | $ 1,773 93 |
| les canaux de l'Ottawa | | 1,455 58 |
| le canal Rideau | | 986 18 |
| le canal Saint-Pierre | 4,284 73 | |
| les canaux de la Vallée de la Trent | | 217 56 |
| le canal Murray | 77 10 | |
| le canal du Saut-Sainte-Marie | 10 00 | |
| Total | $ 71,282 87 | $ 4,433 25 |
| Total, augmentation | 66,849 62 | |

Pour se rendre à la demande renouvelée des expéditeurs de Montréal à l'effet de maintenir la diminution des péages sur certains produits agricoles, Son Excellence le gouverneur général en conseil a autorisé, le 28 avril 1896, la réduction suivante sur les taux des canaux :—

Pour la saison de 1896, les péages des canaux pour le passage des produits alimentaires suivants : blé, maïs, pois, orge, seigle, avoine, graine de lin et sarrasin, allant à l'est par le canal Welland, dix centins par tonne, et pour le passage vers l'est par les canaux du Saint-Laurent seulement, dix centins par tonne ; le paiement du tarif de dix centins par tonne pour le passage par le canal Welland donnant droit au passage libre des mêmes produits par les canaux du Saint-Laurent.

Par suite de cette diminution des taux de péages ci-dessus mentionnée, applicable à ces produits alimentaires, qu'elle qu'en fût la destination, on a perçu seulement le tarif réduit de dix centins par tonne, et par conséquent il n'y a pas eu de remises sur ces articles en 1896.

Il est bon d'observer, toutefois, que la diminution des droits de péages de vingt à dix centins par tonne sur les produits en question pour passage par le canal Welland s'élèveà $68,951.7 0.

QUANTITÉ DE GRAIN PASSÉE PAR LE CANAL WELLAND.

La quantité d'orge, maïs, avoine, pois seigle et blé passée par le canal Welland, et partie de ports situés à l'ouest de Port-Colborne, durant une période de quinze années, se décompose comme suit :—

| | Quantité expédiée à Montréal. | Quantité sur laquelle il a été payé plein péage. | |
|---|---|---|---|
| | | A des ports d'Ontario. | Quantité expédiée de ports des Etats-Unis à des ports des E.-U. |
| | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. |
| 1882 | 180,694 | .......... | 63,881 |
| 1883 | 186,814 | 10,650 | 121,876 |
| 1884 | 142,194 | 12,153 | 104,537 |
| 1885 | 96,569 | 11,909 | 117,346 |
| 1886 | 203,940 | 9,881 | 151,551 |
| 1887 | 185,034 | 11,838 | 134,868 |
| 1888 | 160,358 | 25,599 | 169,664 |
| 1889 | 267,769 | 19,075 | 213,766 |
| 1890 | 288,513 | 16,899 | 245,932 |
| 1891 | 295,509 | 6,805 | 202,710 |
| 1892 | 261,954 | 8,942 | 201,540 |
| 1893 | 501,806 | 25,555 | 222,958 |
| 1894 | * 273,651 | 16,699 | 203,979 |
| 1895 | 231,491 | 32,096 | 133,823 |
| 1896 | 461,049 | 73,386 | 160,372 |

Les taux de péages sur le grain passant par le canal Welland, avant 1884, étaient de 20c. par tonne : depuis cette époque, cependant, des réductions ont été faites d'année en année, par arrêtés du conseil, comme suit :—A la demande pressante d'expéditeurs et autres hommes d'affaires ayant des intérêts dans le commerce de grain nne réduction de la moitié du taux ordinaire de péage a été faite sur le grain descendant à Montréal par les canaux Welland et du Saint-Laurent; en 1885 et les années suivantes, 1891 comprise, les péages furent réduits à 2c. la tonne.

En 1892, les péages furent abaissés à 2c. la tonne sur le grain descendu par les canaux Welland et du Saint-Laurent, et exporté, mais dans ces cas seulement.

En 1893, par arrêté du conseil du 13 février, les péages furent réduits à 10c. la tonne sur le grain expédié à l'est par le canal Welland, quelle que fût sa destination, et les mêmes taux de péage furent maintenus pour 1894 par un arrêté dn conseil du 16 avril 1894.

Pour l'année 1895 (A. C. du 1er avril 1895) les mêmes taux de péage que pour 1894 ont été maintenus.

Pour l'année 1896 (A. C. du 23 avril 1896) les mêmes taux de péage que pour 1895 ont été maintenus.

Taux pour les canaux du Saint-Laurent seulement, 10 centins la tonne.

Il est à remarquer que les marchandises ayant acquitté pleins péages sur le canal Welland peuvent passer par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal sans avoir d'autres droits à payer.

Durant les dix dernières années, la quantité de produits agricoles, comme il est dit ci-haut, passée par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent et envoyée à Montréal, a été portée de 185,034 en 1887 à 461,049 tonnes en 1896 ; la quantité de ces mêmes produits passée par le canal Welland provenant de ports des Etats-Unis et en destination de ports des Etats-Unis, a augmenté de 134,868 à 160,372 tonnes.

*De la quantité de grain descendue à Montréal, il a été transbordé à Ogdensburg, en 1891, 17,817 tonnes ; en 1892, 4,341 tonesn ; en 1893, 71,445 tonnes ; en 1894, 23,030 tonnes ; en 1895, 18,987 tonnes, et en 1896, 77,355 tonnes.

La quantité d'orge, maïs, avoine, pois, seigle et blé arrivée à Montréal par la voie des chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique Canadien, durant une période de 13 années, se décompose comme suit :—

| | Tonnes. |
|---|---|
| En 1884 | 142,231 |
| 1885 | 160,821 |
| 1886 | 165,613 |
| 1887 | 191,760 |
| 1888 | 113,794 |
| 1889 | 94,943 |
| 1890 | 119,208 |
| 1891 | 184,410 |
| 1892 | 291,680 |
| 1893 | 147,610 |
| 1894 | 60,666 |
| 1895 | 51,114 |
| 1896 | 153,717 |

La quantité des mêmes produits passée sur l'entier parcours des canaux du Saint-Laurent et destinée à Montréal, pendant la même période, a été :—

| | Tonnes. |
|---|---|
| En 1884 | 174,496 |
| 1885 | 134,824 |
| 1886 | 272,133 |
| 1887 | 237,881 |
| 1888 | 166,191 |
| 1889 | 275,414 |
| 1890 | 242,571 |
| 1891 | 320,434 |
| 1892 | 302,899 |
| 1893 | 532,084 |
| 1894 | 288,015 |
| 1895 | 247,550 |
| 1896 | 495,898 |

Les expéditions comparatives de grain faites par la route du Saint-Laurent, ainsi que par voie ferrée et voie navigable à travers l'Etat de New-York, sont comme suit :—

QUANTITÉ DE GRAIN ENVOYÉE AUX PORTS OCÉANIQUES PAR DES VOIES CONCURRENTES.

La quantité de grain et de pois passée sur l'entier parcours des canaux du Saint-Laurent en destination de Montréal, se décompose comme suit :—

| | Tonnes. |
|---|---|
| En 1895 | 247,550 |
| 1896 | 495,898 |
| Accusant une augmentation de | 248,348 |

La quantité de grain et de pois transportée à Montréal par les voies ferrées le Grand-Tronc et le Pacifique Canadien, figure au tableau suivaut :—

| | Tonnes. |
|---|---|
| En 1895 | 51,114 |
| 1896 | 153,717 |
| Accusant une augmentation de | 102,603 |

La quantité de grain transportée aux ports de marée par les canaux de New-York se décompose comme suit :—

| | Tonnes. |
|---|---|
| En 1895 | 380,431 |
| 1896 | 753,039 |
| Accusant une augmentation de | 372,608 |

La quantité de grain transportée aux ports de marée par les chemins de fer de New-York se décompose comme suit :—

| | Tonnes. |
|---|---|
| En 1895 | 2,341,079 |
| 1896 | 3,864,760 |
| Accusant une augmentation de | 1,523,681 |

Les augmentations et diminutions de 1896, comparées à celles de 1895, sur les différentes routes qui se font concurrence pour le commerce de transport aux ports océaniques, se décomposent comme suit :—

| —— | Augmentation. | Diminution. | Augmentation. | Diminution. |
|---|---|---|---|---|
| Sur les canaux du Saint-Laurent | 248,348 | ........... | 100·32 | ........... |
| do ch. de fer Canad. du Pacifique et Grand-Tronc. | 102,603 | ........... | 200·08 | ........... |
| do canaux de New-York | 372,608 | ........... | 97·95 | ........... |
| do chemins de fer de New-York | 1,523,681 | ........... | 65·08 | ........... |

En consultant l'annexe U, on constatera que la quantité du fret transportée de ports situés à l'ouest de Port-Colborne à des ports des Etats-Unis, Oswego, Ogdensburg, etc, etc., a augmenté de 165,513 tonnes en 1894, à 311,349 tonnes en 1896 ; et la quantité des ports d'Ontario, entre Port-Dalhousie et Cornwall, a augmenté de 100,425 tonnes en 1884, à 112,950 tonnes en 1896. La quantité descendue à Montréal accuse une augmentation allant de 168,716 tonnes en 1884, à 479,442 tonnes en 1896.

### TRANSBORDEMENT DE GRAIN.

La quantité de grain transportée par le canal Welland dans des vaisseaux canadiens et américains à destination de Kingston a été, pendant treize ans, comme suit :—

Dans les navires canadiens, il y a eu en

| | | | Tonnes. |
|---|---|---|---|
| 1884, 111 | cargaisons, | quantité d'ensemble | 70,475 |
| 1885, 75 | do | do | 45,639 |
| 1886, 244 | do | do | 143,330 |
| 1887, 284 | do | do | 178,233 |
| 1888, 182 | do | do | 143,025 |
| 1889, 208 | do | do | 165,117 |
| 1890, 203 | do | do | 184,275 |
| 1891, 209 | do | do | 190,664 |
| 1892, 158 | do | do | 159,018 |
| 1893, 146 | do | do | 148,962 |
| 1894, 125 | do | do | 159,145 |
| 1895, 123 | do | do | 136,617 |
| 1896, 196 | do | do | 227,912 |

Dans les navires américains il y a eu en—

| | | | Tonnes. |
|---|---|---|---|
| 1884, 117 | cargaisons, | quantité d'ensemble............... | 75,787 |
| 1885, 79 | do | do ............... | 55,982 |
| 1886, 97 | do | do ............... | 62,222 |
| 1887, 19 | do | do ............... | 12,477 |
| 1888, 60 | do | do ............... | 43,667 |
| 1889, 114 | do | do ............... | 108,358 |
| 1890, 35 | do | do ............... | 35,560 |
| 1891, 77 | do | do ............... | 90,153 |
| 1892, 89 | do | do ............... | 109,812 |
| 1893, 257 | do | do ............... | 328,269 |
| 1894, 84 | do | do ............... | 106,236 |
| 1895, 56 | do | do ............... | 73,987 |
| 1896, 158 | do | do ............... | 217,978 |

Trois navires ont transporté des cargaisons intactes de 1,176 tonnes à Montréal en 1896, quatre cargaisons de 1,344 tonnes en 1895, deux cargaisons de 810 tonnes en 1894, aucune en 1893, deux de 924 tonnes en 1892, et trois de 1,441 tonnes en 1891. Seize navires ont rompu charge en 1896, contre six en 1995, 19 en 1894, 34 en 1893, 25 en 1892, et 44 en 1891. 335 navires ont déchargé leur cargaison totale à Kingston en 1896, contre 169 en 1895, 188 en 1894, 369 en 1893, 220 en 1892, et 293 en 1891.

La quantité de grain transbordée à Port-Colborne en 1896 et pendant les quatre années précédentes est donnée ci-dessous.

Le nombre total des vaisseaux chargés de grain qui ont rompu charge à ce port en 1896 a été de 238 contre 162 l'année précédente.

Voici la quantité de grain transbordée :—

| Produits. | 1892. | 1893. | 1894. | 1895. | 1896. |
|---|---|---|---|---|---|
| | Boisseaux. | Boisseaux. | Boisseaux. | Boisseaux. | Boisseaux. |
| Blé .............................. | 68,736 | 47,558 | 104,827 | 322,662 | 660,190 |
| Maïs.............................. | 576,289 | 759,000 | 260,657 | 870,705 | 908,833 |
| Seigle.............................. | 2,467 | 11,540 | Nil | Nil | 8,197 |
| Avoine.............................. | 102,529 | 35,353 | 63,412 | 71,648 | 79,585 |
| Orge.............................. | ............ | .......... | ............ | 21,003 | 6,377 |

CANAL WELLAND.

La quantité totale du fret qui a passé par le canal Welland pendant la saison de 1896 a été de 1,279.987 tonnes ; sur cette quantité, le fret intérimaire ou local compte pour 36,392 tonnes.

Il y a eu 988,718 tonnes de fret allant à l'est, et 291,269 tonnes en destination de l'ouest.

*Fret à destination de l'est et de l'ouest.*

La quantité totale de fret qui a passé sur l'entier parcours du canal Welland, durant la saison de 1896, a été de 1,243,595 tonnes.

Sur cette quantité, il y a eu 957,928 tonnes en destination de l'ouest, et 285,667 tonnes en destination de l'est.

Quant au fret dirigé vers l'est, les vaisseaux canadiens en ont transporté 325,839 tonnes, et les vaisseaux américains, 632,089 tonnes ; pour le fret de l'ouest, les vaisseaux canadiens en ont transporté 15,291 tonnes, et les vaisseaux américains, 270,376 tonnes—soit un total de 341,130 tonnes pour les vaisseaux canadiens, et un total de 902,465 tonnes pour les vaisseaux américains.

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

Sur la quantité totale de fret transportée sur ces canaux durant 1896, il y en a eu 1,113,690 tonnes qui étaient à destination de l'est, et 217,167 tonnes à destination de l'ouest.

*Fret à destination de l'est et de l'ouest.*

La quantité totale de fret d'entier parcours a été de 739,168 tonnes ; sur cette quantité 709,834 tonnes étaient à destination de l'est et 29,334 à celle de l'ouest.

*Fret intermédiaire.*

Sur la quantité totale du fret intermédiaire, 186,689 tonnes étaient à destination de l'est, et 187,833 tonnes à celle de l'ouest.

TRAFIC D'ENTIER PARCOURS ENTRE MONTRÉAL ET LES PORTS DES LACS ÉRIÉ, MICHIGAN, ETC.

La quantité totale de fret destinée à l'est et à l'ouest, passant sur le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent, du lac Erié à Montréal, dans le cours de quinze années, se décompose ainsi :—

| | A l'est, à Montréal. Tonnes. | A l'ouest, de Montréal. Tonnes. |
|---|---|---|
| 1882 | 108,835 | 24,488 |
| 1883 | 205,394 | 27,488 |
| 1884 | 168,715 | 9,425 |
| 1885 | 132,968 | 16,115 |
| 1886 | 244,514 | 16,801 |
| 1887 | 213,834 | 14,075 |
| 1888 | 183,899 | 19,310 |
| 1889 | 298,197 | 25,370 |
| 1890 | 231,746 | 31,951 |
| 1891 | 309,593 | 14,060 |
| 1892 | 263,144 | 9,452 |
| 1893 | 508,016 | 16,545 |
| 1894 | 292,191 | 9,439 |
| 1895 | 266,659 | 10,555 |
| 1896 | 480,077 | 10,050 |

FRET DE PORTS DES ÉTATS-UNIS À DES PORTS DES ÉTATS-UNIS.

La quantité totale de fret à destination de l'est et de l'ouest, sur le canal Welland, provenant de ports des Etats-Unis et allant à des ports des Etats-Unis, pendant une période de quinze années, se décompose comme suit :—

| | A l'est. Tonnes. | A l'ouest. Tonnes. | Total. Tonnes. |
|---|---|---|---|
| 1882 | 110,286 | 172,520 | 282,806 |
| 1883 | 174,912 | 257,699 | 432,611 |
| 1884 | 163,998 | 243,081 | 407,079 |
| 1885 | 168,212 | 216,297 | 384,509 |
| 1886 | 224,916 | 239,562 | 464,478 |
| 1887 | 189,427 | 151,074 | 340,501 |
| 1888 | 221,062 | 213,689 | 434,751 |
| 1889 | 297,353 | 266,231 | 563,584 |
| 1890 | 318,259 | 215,698 | 533,957 |
| 1891 | 306,257 | 247,543 | 553,800 |
| 1892 | 300,733 | 240,332 | 541,065 |
| 1893 | 384,559 | 247,108 | 631,667 |
| 1894 | 361,319 | 230,948 | 592,267 |
| 1895 | 255,259 | 214,520 | 469,779 |
| 1896 | 385,695 | 267,518 | 653,213 |

La quantité totale de fret transportée sur le canal Welland, provenant de ports des Etats-Unis et allant à des ports des Etats-Unis, accuse une augmentation de 183,434 tonnes comparée à l'année précédente, et une augmentation de 370,407 tonnes comparée à 1882.

Le relevé suivant fait voir le nombre total des navires et la quantité totale de fret qui est passée par le canal Welland, ainsi que la quantité passée entre des ports des Etats-Unis depuis 1867 jusqu'à 1896, inclusivement :

| Exercice. | Nombre total de navires. | Quantité totale transportée par le canal Welland. | Quantité passée entre des ports des Etats-Unis. |
|---|---|---|---|
| | Nombre. | Tonnes. | Tonnes. |
| 1867 | 5,405 | 933,260 | 458,386 |
| 1868 | 6,157 | 1,161,821 | 641,711 |
| 1869 | 6,069 | 1,231,903 | 688,700 |
| 1870 | 7,356 | 1,311,956 | 747,567 |
| 1871 | 7,729 | 1,478,122 | 772,756 |
| *Saison de navigation.* | | | |
| 1872 | 6,063 | 1,333,104 | 606,627 |
| 1873 | 6,425 | 1,506,484 | 656,208 |
| 1874 | 5,814 | 1,389,173 | 748,557 |
| 1875 | 4,242 | 1,038,050 | 477,809 |
| 1876 | 4,789 | 1,099,810 | 488,815 |
| 1877 | 5,129 | 1,175,398 | 493,841 |
| 1878 | 4,429 | 968,758 | 373,738 |
| 1879 | 3,960 | 865,664 | 284,043 |
| 1880 | 4,104 | 819,934 | 179,605 |
| 1881 | 3,332 | 686,506 | 194,173 |
| 1882 | 3,334 | 790,643 | 282,806 |
| 1883 | 3,267 | 1,005,156 | 432,611 |
| 1884 | 3,138 | 837,811 | 407,079 |
| 1885 | 2,738 | 784,928 | 384,509 |
| 1886 | 3,589 | 980,135 | 464,478 |
| 1887 | 2,785 | 777,918 | 340,501 |
| 1888 | 2,647 | 878,800 | 434,753 |
| 1889 | 2,975 | 1,085,273 | 563,584 |
| 1890 | 2,883 | 1,016,165 | 533,957 |
| 1891 | 2,594 | 975,013 | 553,800 |
| 1892 | 2,615 | 955,554 | 541,065 |
| 1893 | 2,843 | 1,294,823 | 631,667 |
| 1894 | 2,412 | 1,008,221 | 592,267 |
| 1895 | 2,222 | 869,595 | 469,779 |
| 1896 | 2,766 | 1,279,987 | 653,213 |

La quantité totale du fret transportée sur les différentes divisions des canaux pendant la saison de 1896 se décompose comme suit :—

| —— | Bétail. | Produits forestiers. | Objets fabriqués. | Marchandises. | Produits agricoles. | Total. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. |
| Welland | 38 | 160,232 | 38,579 | 287,776 | 793,362 | 1,279,987 |
| Saint-Laurent | 1,163 | 106,053 | 65,461 | 343,473 | 597,540 | 1,113,690 |
| Chambly | 328 | 221,853 | 11,239 | 99,522 | 11,993 | 344,935 |
| Ottawa | 900 | 490,482 | 134 | 6,566 | 3,964 | 502.046 |
| Rideau | 21 | 46,102 | 3,540 | 20,297 | 3,347 | 73,307 |
| Saint-Pierre | ........ | 6,332 | ........ | 51,137 | 8,039 | 65,508 |
| Murray | 15 | 2,489 | 1,584 | 6,122 | 2,846 | 13,056 |
| Vallée de la Trent | 93 | 20,650 | 178 | 160 | 64 | 21,145 |

La quantité totale de fret transportée sur le canal Welland a été de 1,279,987 tonnes, dont 793,362 se composaient de produits agricoles.

Sur les canaux du Saint-Laurent, la quantité totale de fret transportée a été de 1,113,690 tonnes, dont 597,540 se composaient de produits de l'agriculture et 343,473 de marchandises.

Sur les canaux de l'Ottawa, la quantité de fret transportée a été de 502,046 tonnes, dont 490,482 se composaient de produits forestiers.

## COMPARAISON STATISTIQUE DES DIFFÉRENTES ROUTES DES ÉTATS-UNIS.

Les comparaisons statistiques données au sujet des quantités des principaux articles transportés par le canal Welland et de ceux transportés en concurrence par les routes des Etats-Unis ont été continuées jusqu'à ce jour.

En consultant le relevé H, qui fait connaître la quantité des denrées alimentaires transportées aux ports maritimes, on verra que la quantité transportée par les canaux de New-York a été de 957,182 tonnes en 1896 ; 602,505 tonnes en 1895 ; 1,400,129 en 1894 ; 1,452,563 en 1893 ; 937,999 en 1892, et 1,092,355 en 1891.

Les quantités de denrées alimentaires transportées par les chemins de fer New-York-Central, Erié et New-York, et West-Shore et Buffalo, ont été :

| | Tonnes. | | Tonnes. |
|---|---|---|---|
| En 1896 | 5,183,540 | En 1887 | *3,847,766 |
| 1895 | 3,798,574 | 1886 | *3,802,262 |
| 1894 | 4,281,056 | 1885 | 4,105,594 |
| 1893 | 5,107,426 | 1884 | 3,639,805 |
| 1892 * | 5,913,013 | 1883 | 4,422,461 |
| 1891 | 3,565,381 | 1882 | 3,888,557 |
| 1890 | 4,336,199 | 1880 | 4,732,385 |
| 1889 | 3,654,984 | 1869 | 1,087,809 |
| 1888 | 3,197,634 | | |

* Farine et grain seulement.

Les chiffres suivants expriment les quantités de denrées alimentaires transportées aux ports maritimes par les canaux et chemins de fer de l'Etat de New-York, dans le cours de vingt-huit ans :—

| —— | Canaux. | Chemins de fer. | Total. | Proportions par les canaux. |
|---|---|---|---|---|
| | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | |
| 1869 | 1,302,613 | 1,087,809 | 2,390,342 | ·545 |
| 1870 | 1,295,010 | 1,766,457 | 3,061,467 | ·423 |
| 1871 | 1,850,198 | 2,205,589 | 4,055,787 | ·456 |
| 1872 | 1,674,320 | 1,870,614 | 3,544,934 | ·472 |
| 1873 | 1,745,171 | 2,036,992 | 3,782,163 | ·461 |
| 1874 | 1,767,598 | 2,791,517 | 4,559,115 | ·387 |
| 1875 | 1,305,550 | 2,343,241 | 3,648,791 | ·357 |
| 1876 | 1,064,293 | 2,875,803 | 3,940,096 | ·270 |
| 1877 | 1,498,984 | 2,493,683 | 3,992,667 | ·375 |
| 1878 | 1,912,734 | 3,695,764 | 5,608,498 | ·341 |
| 1879 | 1,833,399 | 4,353,617 | 6,187,016 | ·296 |
| 1880 | 2,371,090 | 4,732,385 | 7,103,475 | ·333 |
| 1881 | 1,116,561 | 4,983,722 | 6,100,283 | ·183 |
| 1882 | 1,118,776 | 3,885,557 | 5,004,333 | ·223 |
| 1883 | 1,379,000 | 4,422,461 | 5,801,461 | ·237 |
| 1884 | 1,236,986 | 3,639,805 | 4,876,791 | ·253 |
| 1885 | 1,063,310 | 4,105,594 | 5,168,904 | ·205 |
| 1886 | 1,489,886 | 3,802,262 | 5,292,148 | ·281 |
| 1887 | 1,539,403 | 3,847,766 | 5,387,169 | ·285 |
| 1888 | 1,166,958 | 3,197,734 | 4,364,692 | ·267 |
| 1889 | 1,296,896 | 3,654,984 | 4,951,880 | ·262 |
| 1890 | 1,167,901 | 4,336,199 | 5,504,100 | ·212 |
| 1891 | 1,092,355 | 3,565,381 | 4,657,736 | ·234 |
| 1892 | 937,999 | 5,913,013 | 6,851,012 | ·137 |
| 1893 | 1,452,563 | 5,107,426 | 6,599,989 | ·284 |
| 1894 | 1,400,129 | 4,281,056 | 5,681,185 | ·327 |
| 1895 | 602,205 | 3,798,574 | 4,401,079 | ·159 |
| 1896 | 957,182 | 5,183,540 | 6,140,722 | ·156 |

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ÉTAT COMPARATIF DU TRAFIC PAR LES CHEMINS DE FER ET LES CANAUX *viâ* L'ÉTAT DE NEW-YORK.

En consultant les rapports faits par les chemins de fer aux autorités administratives de l'Etat de New-York, et la statistique des canaux présentée à la législature de l'Etat, je constate que du tonnage total de fret transporté par les canaux et les chemins de fer, les canaux de l'Etat ont transporté :—

| | Pour-cent. | | Pour-cent. |
|---|---|---|---|
| En 1859 | 68·9 | En 1883 | 18·7 |
| 1869 | 47·0 | 1884 | 19·0 |
| 1870 | 38·9 | 1885 | 17·1 |
| 1871 | 38·9 | 1886 | 16·9 |
| 1872 | 40·1 | 1887 | 16·3 |
| 1873 | 34·9 | 1888 | 18·8 |
| 1874 | 31·7 | 1889 | 15·1 |
| 1875 | 28·4 | 1890 | 13·9 |
| 1876 | 24·6 | 1891 | 13·4 |
| 1877 | 28·3 | 1892 | 9·8 |
| 1878 | 27·1 | 1893 | 10·1 |
| 1879 | 23·7 | 1894 | 10·2 |
| 1880 | 25·1 | 1895 | 9·7 |
| 1881 | 18·5 | 1896 | 8·5 |
| 1882 | 19·0 | | |

La quantité de fret transportée par les canaux et les chemins de fer a été, en 1896, de 7,585,712 tonnes plus grande que la quantité transportée en 1895, et accuse une augmentation de 31,302,877 tonnes sur 1869.

Voici quelles ont été les quantités transportées :—

| | Tonnage total. | Proportion par les canaux. |
|---|---|---|
| En 1859 | 5,485,076 | ·6890 |
| 1869 | 12,453,174 | ·4705 |
| 1870 | 15,148,274 | ·3895 |
| 1871 | 15,844,152 | ·3896 |
| 1872 | 16,631,609 | ·4012 |
| 1873 | 18,200,208 | ·3497 |
| 1874 | 18,283,547 | ·3174 |
| 1875 | 17,101,758 | ·2841 |
| 1876 | 16,948,627 | ·2462 |
| 1877 | 17,489,770 | ·2833 |
| 1878 | 19,017,301 | ·2719 |
| 1879 | 22,590,766 | ·2373 |
| 1880 | 25,706,586 | ·2512 |
| 1881 | 27,857,394 | ·1859 |
| 1882 | 28,693,054 | ·1905 |
| 1883 | 30,167,119 | ·1877 |
| 1884 | 26,293,844 | ·1905 |
| 1885 | 27,543,948 | ·1718 |
| 1886 | 31,168,744 | ·1698 |
| 1887 | 34,029,791 | ·1632 |
| 1888 | 26,244,610 | ·1883 |
| 1889 | 35,466,042 | ·1514 |
| 1890 | 37,624,199 | ·1394 |
| 1891 | 38,524,179 | ·1343 |
| 1892 | 43,618,569 | ·0982 |
| 1893 | 42,953,233 | ·1009 |
| 1894 | 37,916,412 | ·1024 |
| 1895 | 36,170,339 | ·0967 |
| 1896 | 43,756,051 | ·0849 |

Prix moyens du transport du grain, de Chicago à Buffalo :—

| Année. | Blé. | Année. | Blé. |
|---|---|---|---|
| 1878 | 3·1 | 1889 | 2·5 |
| 1879 | 4·7 | 1890 | 1·9 |
| 1880 | 5·7 | 1891 | 2·5 |
| 1881 | 3·2 | 1892 | 2·2 |
| 1882 | 2·5 | 1893 | 1·6 |
| 1883 | 3·5 | 1894 | 1·2 |
| 1884 | 2·1 | 1895 | 1·9 |
| 1885 | 2·0 | 1896 | 1·7 |
| 1886 | 3·6 | | |
| 1887 | 4·1 | Moyenne pour 19 années. | 2·7 |
| 1888 | 2·7 | | |

ÉTAT comparatif du trafic par le canal de St. Mary's-Falls, E.-U., et par le canal canadien du Saut-Sainte-Marie, pendant les saisons de 1895 et 1896.

| — | | Trafic de 1896. | | Total du trafic de 1896. | | Augmentation. | Diminution. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Canal des Etats-Unis. | Canal canadien. | Saison de 1896. | Saison de 1895. | Montant. | Montant. |
| Navires | nombre. | 13,441 | 5,136 | 18,577 | 17,984 | 593 | ........ |
| Eclusages | " | 6,423 | 3,042 | 9,665 | 7,738 | 1,927 | ........ |
| Tonnage, inscrit | tonnes nettes. | 12,896,988 | 4,395,156 | 17,292,144 | 16,839,404 | 452,740 | ........ |
| " fret | " | 12,679,024 | 4,577,399 | 17,256,423 | 15,067,485 | 2,188,938 | ........ |
| Passagers | nombre. | 22,438 | 14,658 | 37,096 | 33,236 | 3,860 | ........ |
| Houille (anthracite) | tonnes nettes. | 282,469 | 153,369 | 435,838 | 449,537 | ........ | 13,699 |
| " (bitumineuse) | " | 1,780,545 | 811,980 | 2,592,525 | 2,123,904 | 468,621 | ........ |
| Farine | barils. | 7,073,174 | 1,797,708 | 8,870,882 | 8,898,161 | ........ | 27,279 |
| Blé | boisseaux. | 44,151,599 | 19,312,277 | 63,463,876 | 46,091,767 | 17,372,109 | ........ |
| 13 Grain (autre que le blé) | " | 21,158,325 | 6,556,940 | 27,715,265 | 8,542,210 | 19,173,055 | ........ |
| Fer ouvré et fer en gueuse | tonnes nettes. | 102,201 | 27,670 | 129,871 | 102,513 | 27,358 | ........ |
| Sel | barils. | 224,324 | 19,551 | 243,875 | 271,073 | ........ | 27,198 |
| Cuivre | tonnes nettes. | 103,005 | 14,692 | 117,697 | 107,452 | 10,245 | ........ |
| Minerai | " | 5,402,166 | 2,492,905 | 7,895,071 | 8,064,355 | ........ | 169,284 |
| Bois | M. pds, M.P. | 658,640,000 | 30,233,800 | 688,873,800 | 741,015,144 | 52,141,344 | ........ |
| Minerai d'argent | tonnes nettes. | 240 | ........ | 240 | 100 | 140 | ........ |
| Pierre de construction | " | 16,591 | 1,140 | 17,731 | 23,910 | ........ | 5,179 |
| * Fret non classé | " | 420,802 | 99,264 | 520,066 | 458,379 | 62,687 | ........ |

† Compris dans le fret non classé pour,—

| 1895. | Tonnes. | 1896. | Tonnes. |
|---|---|---|---|
| Laine | 2,250 | Laine | 2,358 |
| Peaux | 397 | Peaux | 31 |

Le canal des Etats-Unis a été ouvert à la navigation pendant les saisons de—

1889 .......... 234 jours.
1890 .......... 228 do
1891 .......... 225 do
1892 .......... 233 do
1893 .......... 219 do
1894 .......... 234 do
1895 .......... 231 do
1896 .......... 232 do

Le canal canadien a été ouvert à la navigation pendant les saisons de—

1895 .......... 87 jours.
1896 .......... 218 do

Durant la saison complète de 1896 la moyenne, par jour, des navires qui ont passé par les deux canaux, a été de 41.

R. DEVLIN,
*Compilateur de la statistique des canaux.*

OTTAWA, 16 octobre 1897.

EXPORTATIONS, par les lacs, du port de Chicago en 1896. D'après le rapport du Board of Trade, Chicago.

| Marchandises. | | Quantité. | Valeur. |
|---|---|---|---|
| | | | $ c. |
| Blé | boisseaux. | 549,500 | 326,701 00 |
| Maïs | " | 5,276,550 | 1,399,617 00 |
| Avoine | " | 575,668 | 110,813 00 |
| Seigle | " | 42,000 | 15,120 00 |
| Rails d'acier | tonnes. | 21,608 | 477,959 00 |
| Cornières | " | 1,499 | 34,691 00 |
| Billettes d'acier | " | 306 | 4,049 00 |
| Tiges métalliques | " | 3,563 | 67,451 00 |
| Fer en gueuse et fer corroyé | " | 1,497 | 15,295 00 |
| Machines | pièces. | 10 | 520 00 |
| Marchandises | colis. | 3 | 6,000 00 |
| Valeur totale | | .......... | 2,458,216 00 |

EXPÉDITIONS de grain (en transit et pour l'exportation) de Chicago, par les lacs, en 1896. D'après le rapport du Board of Trade, Chicago.

| — | Maïs, boisseaux. | | | Avoine, boisseaux | | Blé, boisseaux. | Seigle, boisseaux. | Totaux. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Transit. | Exportation. | Totaux. | Transit. | Exportation. | Exportation. | Exportation. | |
| Collingwood, Ont | 42,968 | .......... | 42,968 | .......... | .......... | .......... | .......... | 42,968 |
| Goderich, Ont | 89,740 | .......... | 89,740 | .......... | .......... | .......... | .......... | 89,740 |
| Kingston, Ont | .......... | 2,248,349 | 2,248,349 | .......... | .......... | 246,361 | 42,000 | 2,536,710 |
| Midland, Ont | 617,883 | 678,553 | 1,296,436 | .......... | .......... | 116,969 | .......... | 1,413,405 |
| Prescott, Ont | .......... | 2,325,398 | 2,325,398 | .......... | 575,668 | 186,170 | .......... | 3,087,236 |
| Pointe-Edouard, Ont | 198,350 | .......... | 198,350 | .......... | .......... | .......... | .......... | 198,350 |
| Sarnia, Ont | 899,287 | .......... | 899,287 | 2,045,502 | .......... | .......... | .......... | 2,944,789 |
| Walkerville, Ont | .......... | 24,250 | 24,250 | .......... | .......... | .......... | .......... | 24,250 |
| Totaux | 1,841,228 | 5,276,550 | 7,124,778 | 2,045,502 | 575,668 | 549,500 | 42,000 | 10,337,448 |

## PRIX DU TRANSPORT DU GRAIN PAR LES LACS, SAISON DE 1896.

Voici quels ont été les prix courants du transport du blé et du maïs de Chicago à Buffalo, Kingston, Ogdensburg et Montréal, par vapeur ; à New-York par le lac et le canal Erié, durant chaque semaine de la navigation de 1896.

| — | A Buffalo. | | A Ogdensburg | A Kingston. | | A Montréal. (vapeur.) | | Canal Erié, Buffalo à New-York. | | Chicago à New-York, lac et canal, y compris les prix de Buffalo. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Blé, par boisseau. | Maïs, par boisseau. | Maïs, par boisseau. | Blé, par boisseau, | Maïs, par boisseau. | Blé, par boisseau. | Maïs, par boisseau. | Blé, par boisseau. | Maïs, par boisseau. | Blé, par boisseau. | Maïs, par boisseau. |
| | c. | c. | c. | c. | c. | c. | c. | c. | c. | c. | c. |
| 18 avril | 1⅝ | 1½ | 4 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 25 " | 1⅝ | 1½ | 4 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 2 mai | 1¾ | 1½ | 4 | ... | ... | ... | ... | 3⅞ | 3⅝ | 6½ | 6 |
| 9 " | 1⅞ | 1¾ | 3⅞ | ... | 3⅝ | ... | 5⅞ | 3⅔ à 3⅞ | 3½ à 3⅝ | 6½ à 6⅝ | 6¼ à 6⅜ |
| 16 " | 1⅝ | 1½ | 3⅞ | ... | 2⅞ | ... | 5⅛ | 3¾ | 3½ | 6¼ | 5⅞ |
| 23 " | 1½ | 1¼ | 3⅞ | ... | 2⅜ | ... | 4⅝ | 3¾ | 3½ | 6⅛ | 5⅝ |
| 30 " | 1½ | 1¼ | 3⅞ | 2⅝ | 2⅜ | 5⅛ | 4⅝ | 3¾ | 3½ | 6⅛ | 5⅝ |
| 6 juin | 1½ | 1¼ | 3⅞ | 2⅞ | 2⅝ | 5⅜ | 4⅞ | 3¾ | 3½ | 6⅛ | 5⅝ |
| 13 " | 1½ | 1¼ | 4 | 2⅞ | 2⅝ | 5⅜ | 4⅞ | 3¾ | 3½ | 6⅛ | 5⅝ |
| 20 " | 1½ | 1¼ | 4 | 2⅞ | 2⅝ | 5⅜ | 4⅞ | 3¾ | 3½ | 6⅛ | 5⅝ |
| 27 " | 1⅜ | 1⅛ | 4 | 3⅛ | 2⅝ | 6⅜ | ... | 3¾ | 3½ | 6 | 5½ |
| 4 juillet | 1⅜ | 1⅛ | 4 | 2¾ | 2⅝ | 5¼ | ... | 3¾ | 3½ | 6 | 5½ |
| 11 " | 1¼ | 1 | 3¾ | 2⅜ | 2¾ | 5⅜ | 5 | 3¾ | 3½ | 5⅞ | 5⅜ |
| 18 " | 1¼ | 1 | 3¾ | ... | 2⅝ | ... | 4⅞ | 3¾ | 3½ | 5⅞ | 5⅜ |
| 25 " | 1¼ | 1 | 3¾ | ... | 2¾ | ... | 5 | 3¾ | 3½ | 5⅞ | 5⅜ |
| 1er août | 1⅜ | 1½ | 3 | ... | 2¾ | ... | 5 | 3¾ | 3½ | 6 | 5½ |
| 8 " | 1½ | 1¼ | 2⅞ | ... | 2¾ | ... | 5 | 3¾ | 3½ | 6⅛ | 5⅜ |
| 15 " | 1½ | 1¼ | 2¾ | ... | 2¾ | ... | 5 | 3¾ | 3½ | 6⅛ | 5⅜ |
| 22 " | 1½ | 1¼ | 2⅞ | ... | 2⅜ | ... | 4⅝ | 3¾ | 3½ | 6⅛ | 5⅜ |
| 29 " | 1½ | 1¼ | 3⅛ | ... | 2⅝ | ... | 4⅞ | 3¾ | 3½ | 6⅛ | 5⅜ |
| 5 sept | 1½ | 1¼ | 3⅛ | 2¾ | ... | 5¼ | ... | 3¾ | 3½ | 6⅛ | 5⅜ |
| 12 " | 1½ | 1¼ | 3⅛ | 2¾ | ... | 5¼ | ... | 3¾ | 3½ | 6⅛ | 5⅜ |
| 19 " | 1⅜ | 1⅛ | 3 | 2⅝ | ... | 5⅛ | ... | 3¾ | 3½ | 6 | 5½ |
| 26 " | 1¼ | 1 | 3 | 2⅝ | ... | ... | ... | 3¾ | 3½ | 5⅞ | 5⅜ |
| 3 oct | 1½ | 1¼ | 3¼ | 2⅝ | ... | 5⅛ | ... | 3¾ | 3½ | 6⅛ | 5⅝ |
| 10 " | 1⅝ | 1⅜ | 3¼ | 2⅞ | ... | 5⅜ | ... | 3¾ | 3½ | 6¼ | 5¾ |
| 17 " | 1¾ | 1½ | 3½ | ... | ... | ... | ... | 3¾ | 3½ | 6⅜ | 5⅞ |
| 24 " | 1⅞ | 1⅝ | 3¾ | ... | ... | ... | ... | 3¾ | 3½ | 6½ | 6 |
| 31 " | 2 | 1¾ | 4⅜ | 2⅞ | ... | 5⅜ | ... | 3¾ | 3½ | 6⅝ | 6⅛ |
| 7 nov | 2¼ | 2 | 4⅜ | ... | ... | ... | ... | 3¾ à 4 | 3½ à 3⅝ | 6⅜ à 6⅞ | 6⅜ à 6½ |
| 14 " | 2 | 1¾ | 4⅜ | ... | ... | ... | ... | 3½ à 4 | 3¼ à 3⅝ | 6⅛ à 6½ | 5⅞ à 6¼ |
| 21 " | 2 | 1¾ | 5 | ... | ... | ... | ... | 3⅛ à 3½ | 2⅞ à 3¼ | 5¾ à 6⅛ | 5½ à 5⅞ |
| 28 " | 2 | 1¾ | 5 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 5 déc | 2 | 1¾ | 5 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 12 " | 2 | 1¾ | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 19 " | 2 | 1¾ | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |

# PRIX DU TRANSPORT DU BLÉ ET DU MAIS, PAR LES LACS, DE CHICAGO À BUFFALO.

ÉTAT indiquant les dates des changements des prix courants du transport du blé et du maïs, par les lacs, de Chicago à Buffalo, en 1896 (tels que donnés par le secrétaire de la Bourse des Marchands, Buffalo) :—

| 1896. | Blé, boisseau. | Maïs, boisseau. | 1896. | Blé, boisseau. | Maïs, boisseau. |
|---|---|---|---|---|---|
| A l'ouverture. | c. | c. | A l'ouverture. | c. | c. |
| 8 avril | $1\frac{3}{4}$ | $1\frac{1}{2}$ | 24 août | $1\frac{1}{4}$ | $1\frac{1}{4}$ |
| 10 do | $1\frac{5}{8}$ | | 26 do | | $1\frac{1}{8}$ |
| 14 do | 2 | | 27 do | | $1\frac{1}{4}$ |
| 20 do | | $1\frac{3}{8}$ | 28 do | | $1\frac{1}{8}$ à $1\frac{1}{4}$ |
| 22 do | | $1\frac{1}{2}$ | 29 do | | $1\frac{1}{4}$ |
| 28 do | | $1\frac{3}{4}$ | 5 sept. | $1\frac{3}{8}$ | |
| 5 mai | | 2 | 16 do | | $1\frac{1}{8}$ |
| 6 do | $2\frac{1}{8}$ | 2 | 18 do | | 1 |
| 7 do | $2\frac{1}{4}$ | | 22 do | | $1\frac{1}{8}$ |
| 9 do | | $1\frac{3}{4}$ | 25 do | | $1\frac{1}{4}$ |
| 11 do | | $1\frac{5}{8}$ | 28 do | | $1\frac{3}{8}$ |
| 12 do | | $1\frac{1}{2}$ | 2 oct. | $1\frac{1}{2}$ | $1\frac{1}{4}$ à $1\frac{3}{8}$ |
| 15 do | | $1\frac{3}{8}$ | 5 do | | $1\frac{1}{2}$ |
| 16 do | | $1\frac{1}{4}$ | 8 do | | $1\frac{5}{8}$ |
| 19 do | | $1\frac{1}{8}$ | 9 do | | $1\frac{3}{4}$ |
| 20 do | | 1 à $1\frac{1}{8}$ | 12 do | | 2 |
| 23 do | $1\frac{1}{4}$ | $1\frac{1}{8}$ | 21 do | | $2\frac{1}{4}$ |
| 27 do | $1\frac{3}{8}$ | $1\frac{1}{4}$ | 22 do | | $2\frac{1}{2}$ |
| 29 do | $1\frac{1}{2}$ | $1\frac{3}{8}$ | 29 do | $2\frac{5}{8}$ | |
| 2 juin | | $1\frac{3}{8}$ à $1\frac{1}{2}$ | 30 do | | $2\frac{3}{8}$ |
| 3 do | | $1\frac{1}{2}$ | 5 nov. | | $2\frac{3}{8}$ à $2\frac{1}{2}$ |
| 4 do | $1\frac{5}{8}$ | | 6 do | | $2\frac{1}{8}$ |
| 8 do | | $1\frac{3}{8}$ | 7 do | $2\frac{1}{4}$ | 2 |
| 9 do | | $1\frac{1}{4}$ | 9 do | | $1\frac{3}{4}$ |
| 16 do | $1\frac{1}{2}$ | | 12 do | | $1\frac{5}{8}$ à $1\frac{3}{4}$ |
| 17 do | | $1\frac{3}{8}$ | 13 do | | $1\frac{3}{4}$ |
| 20 do | | $1\frac{1}{4}$ | 14 do | 2 | |
| 22 do | | $1\frac{1}{8}$ | 16 do | $2\frac{1}{4}$ | |
| 29 do | | $1\frac{1}{4}$ | 18 do | $2\frac{3}{8}$ | |
| 1er juillet | | $1\frac{1}{8}$ | 19 do | | $1\frac{1}{2}$ |
| 9 do | | 1 | 20 do | | $1\frac{3}{4}$ |
| 10 do | $1\frac{1}{8}$ | | 21 do | 2 | |
| 27 do | | $1\frac{1}{8}$ | 23 do | | 2 |
| 30 do | | $1\frac{1}{4}$ | 24 do | $1\frac{7}{8}$ à 2 | $1\frac{3}{4}$ |
| 1er août | $1\frac{3}{8}$ | | 25 do | $1\frac{7}{8}$ | |
| 12 do | | $1\frac{1}{8}$ à $1\frac{1}{4}$ | 1er déc. | $2\frac{1}{4}$ | bid 2 |
| 13 do | | $1\frac{1}{4}$ | 3 do | | 2 |
| 21 do | | 1 | 5 do fermeture | | $2\frac{1}{8}$ |
| 22 do | | 1 à $1\frac{1}{8}$ | | | |

Maximum pour l'avoine, $1\frac{1}{2}$c.; minimum, $\frac{7}{8}$c. par boisseau.

NOTE.—Le maïs, de Chicago à Kingston, à varié de $2\frac{1}{2}$c. à $4\frac{1}{8}$c., et le blé, de 2c. à 3c. le boisseau durant la saison. Le maïs pour Port-Huron, de 1 à $2\frac{1}{4}$c., et l'avoine, 1c. à $1\frac{1}{8}$c., et pour Ogdensburg, 13 juin, $2\frac{3}{4}$c. le boisseau. Le blé à Toledo, de $\frac{1}{8}$c. à $1\frac{5}{8}$c. le boisseau ; le maïs à Oswégo en juillet, $2\frac{1}{2}$c. le boisseau ; le blé à Erié, en mai, 2c. le boisseau ; le blé à Détroit, en avril, $1\frac{5}{8}$c. le boisseau.

Les taux de Milwaukee sont à peu près les mêmes que ceux de Chicago.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

PRIX MOYEN DU TRANSPORT PAR LES LACS.

L'état qui suit donne les prix moyens du transport du blé et du maïs par les lacs entre Chicago et Buffalo, durant chaque mois des dix dernières années, le prix le plus élevé et le plus bas du transport du blé, chaque année, et le prix moyen du transport du blé, chaque année, en centins, par boisseau :—

(*Extrait du rapport du secrétaire de la Bourse des Marchands, Buffalo.*)

| Grain, boisseau. | Mai. — Cents. | Juin. — Cents. | Juillet. — Cents. | Août. — Cents. | Sept. — Cents. | Oct. — Cents. | Nov. — Cents. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1887 { Blé | 3·4 | 5·1 | 3·8 | 3·5 | 4·1 | 4·7 | 3·9 |
| 1887 { Maïs | 3·1 | 4·7 | 3·5 | 3·3 | 3·8 | 4·4 | 3·6 |

Prix le plus élevé, blé, 1887, 6c. ; le plus bas, 3c. ; prix moyen pour la saison, 4·1c.

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1888 { Blé | 2·1 | 1·9 | 2·2 | 3·2 | 3·5 | 2·4 | 2·5 |
| 1888 { Maïs | 1·8 | 1·7 | 1·9 | 2·9 | 3·2 | 2·1 | 2·3 |

Prix le plus élevé, blé, 1888, 4c. ; le plus bas, 2c. ; prix moyen pour la saison, 2·7c.

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1889 { Blé | 2·2 | 2·0 | 2·1 | 2·7 | 3·0 | 3·0 | 2·5 |
| 1889 { Maïs | 2·0 | 1·8 | 1·9 | 2·4 | 2·7 | 2·7 | 2·3 |

Prix le plus élevé, blé, 1889, 3·6c. ; le plus bas, 2c. ; prix moyen pour la saison, 2·5c.

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1890 { Blé | 1·8 | 2·2 | 2·3 | 1·5 | 2·0 | 1·8 | 2·0 |
| 1890 { Maïs | 1·6 | 2·0 | 2·0 | 1·3 | 1·8 | 1·6 | 1·8 |

Prix le plus élevé, blé, 1890, 2½c. ; le plus bas, 1·5c. ; prix moyen pour la saison, 1·9c.

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1891 { Blé | 1·4 | 1·2 | 2·1 | 2·7 | 3·3 | 2·2 | 4·1 |
| 1891 { Maïs | 1·2 | 1·1 | 2·0 | 2·5 | 3·0 | 2·1 | 3·8 |

Prix le plus élevé, blé, 1891, 5¼c. ; le plus bas, 1c. ; prix moyen pour la saison, 2·4c.

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1892 { Blé | 1·9 | 1·8 | 2·0 | 2·3 | 2·3 | 2·3 | 2·6 |
| 1892 { Maïs | 1·7 | 1·6 | 1·8 | 2·1 | 2·1 | 2·1 | 2·3 |

Prix le plus élevé, blé, 1892, 3c. ; le plus bas, 1c. ; prix moyen pour la saison, 2·2c.

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1893 { Blé | 1·3 | 1·8 | 1·2 | 1·3 | 1·7 | 2·1 | 2·0 |
| 1893 { Maïs | 1·2 | 1·6 | 1·1 | 1·2 | 1·5 | 1·9 | 1·8 |

Prix le plus élevé, blé, 1893, 2¾c. ; le plus bas, 1c. ; prix moyen pour la saison, 1·6c.

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1894 { Blé | 1·4 | 1·2 | 0·9 | 1·0 | 1·4 | 1·1 | 1·3 |
| 1894 { Maïs | 1·2 | 1·1 | 0·9 | 0·9 | 1·3 | 1·0 | 1·3 |

Prix le plus élevé, blé, 1894, 3c. ; le plus bas, ⅞c. ; prix moyen pour la saison, 1·2c.

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1895 { Blé | 1·2 | 1·2 | 1·1 | 1·6 | 2·1 | 3·0 | 3·0 |
| 1895 { Maïs | 1·1 | 1·1 | 1·0 | 1·4 | 1·9 | 2·9 | 2·7 |

Prix le plus élevé, blé, 1895, 3c. ; le plus bas, 1c. ; prix moyen pour la saison, 1·9c.

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1896 { Blé | 1·6 | 1·5 | 1·2 | 1·3 | 1·4 | 2·0 | 2·1 |
| 1896 { Maïs | 1·4 | 1·3 | 1·1 | 1·2 | 1·2 | 1·9 | 1·9 |

Prix le plus élevé, blé. 1896, 2⅝c. ; le plus bas, 1¼c. ; prix moyen pour la saison, 1·7c.

PRIX DU TRANSPORT DU BLÉ PAR LES LACS DE DULUTH À BUFFALO (TELS QUE CITÉS PAR LE SECRÉTAIRE DE LA BOURSE DES MARCHANDS, BUFFALO, N.-Y.)

Le relevé suivant montre les prix ordinaires du transport du blé par les lacs de Duluth à Buffalo, pour chaque semaine de la navigation en 1896:—

| 1896. | Blé, boisseaux. | 1896. | Blé, boisseaux. |
|---|---|---|---|
| | c. | | c. |
| Ouverture de la navigation au 5 mai.. | 3 | 27 août au 28 août. . ..... ......... | $1\frac{3}{8}$ |
| 6 mai au 10 mai......... .. . .... . | $2\frac{7}{8}$ | 29 do au 2 septembre..... .. ..... | $1\frac{1}{2}$ |
| 11 do au 15 do .................... | 3 | 3 septembre au 7 septembre.... .... | $1\frac{5}{8}$ |
| 16 do au 18 do ....... ............ | $2\frac{7}{8}$ | 8 do au 24 do .......... | $1\frac{1}{2}$ |
| 19 do au 18 juin.... .......... ... | $2\frac{3}{4}$ | 25 do au 27 do .......... | $1\frac{1}{4}$ |
| 19 juin.. ...................... .... | $2\frac{5}{8}$ | 28 do ....................... . ...... | $1\frac{1}{2}$ |
| 20 juin au 22 juin..................... | $2\frac{1}{2}$ | 29 do au 1er octobre................ | $1\frac{1}{4}$ |
| 23 do au 29 do ..................... | $2\frac{1}{4}$ | 2 octobre au 4 octobre ................ | $1\frac{1}{2}$ |
| 30 do ......................... .. . | $2\frac{1}{8}$ | 5 do au 7 do .......... .... | $1\frac{3}{4}$ |
| 1er juillet au 4 juillet........ ..... | 2 | 8 do au 13 do ............... | 2 |
| 5 do au 8 do ........ ..... | $1\frac{3}{4}$ | 14 do au 20 do ............... | $2\frac{1}{4}$ |
| 9 do au 10 do .............. | $1\frac{5}{8}$ | 21 do ............ ................. | $2\frac{1}{2}$ |
| 11 do au 14 do .............. | $1\frac{1}{2}$ | 22 do ............ ... ........... | $2\frac{3}{4}$ |
| 15 do au 21 do . ............ | $1\frac{5}{8}$ | 23 do au 3 novembre ............... | 3 |
| 22 do au 27 do .............. | $1\frac{3}{4}$ | 4 novembre au 8 novembre .......... | $2\frac{3}{4}$ |
| 28 do au 31 do .. .......... | $1\frac{5}{8}$ | 9 do au 10 do ...... ... | $2\frac{1}{2}$ |
| 1er août au 9 août .. .... ..... | $1\frac{1}{2}$ | 11 do au 15 do .......... | $2\frac{1}{4}$ |
| 10 do au 21 do ...... ......... | $1\frac{5}{8}$ | 16 do au 18 do ........ | $2\frac{1}{2}$ |
| 21 do au 22 do ..... ......... | $1\frac{1}{2}$ | 19 do ...... .. | $2\frac{3}{4}$ |
| 23 do au 24 do ............... | $1\frac{3}{4}$ | 20 do au 26 do .... ..... | 3 |
| 25 do au 26 do ............ ... | $1\frac{1}{4}$ | 27 do à la clôture .............. | 2 |

En 1885, les prix de transport du blé, de Duluth à Buffalo, ont été de $1\frac{1}{2}$ à 5 c. ; en 1886, de $3\frac{1}{4}$ à 8 c. ; en 1887, de 5 à 8 c. ; en 1888, de 2 à 5 c. ; en 1889, de 2 à 5 c.; en 1890, de 2 à 5 c. ; en 1891, de $1\frac{1}{4}$ à $9\frac{1}{2}$ c. ; en 1892, de $2\frac{1}{4}$ à 4 c. ; en 1893, de $1\frac{1}{4}$ à $3\frac{1}{2}$ c. ; en 1894, de $1\frac{1}{4}$ à 3 c. ; en 1895, de 2 à 6 c. ; et en 1896, de $1\frac{1}{4}$ à 3 c. le boisseau.

Le premier départ de Duluth par le lac en 1896 a eu lieu le 22 avril, et en 1895 le 27 avril. Les premières arrivées ou premiers départs de Duluth par le lac en 1894, 19 avril ; en 1893, 8 mai ; en 1892, 21 avril ; en 1891, 30 avril ; en 1890, 26 mars ; en 1889, 20 avril ; en 1888, 12 mai ; en 1887, 4 mai ; et en 1886, 7 mai

En 1887, on a transporté le blé à Kingston, Canada, durant la saison de navigation, à raison de $6\frac{1}{4}$ à $7\frac{3}{4}$ c. ; en 1888, de 4 à 5 c. ; en 1889 de———; en 1890, $5\frac{3}{4}$, $5\frac{1}{2}$, $4\frac{1}{2}$, $4\frac{1}{4}$ et 4 c. ; en 1891, en mai, $3\frac{3}{4}$, $3\frac{1}{2}$ et $2\frac{1}{2}$ c. ; en juin, 3c ; et le 25 juillet, $2\frac{1}{2}$c. ; en 1892, 5 c. en avril ; de 5 à $5\frac{1}{4}$ c. en mai ; 4 c. en juin ; $4\frac{1}{2}$ c. en juillet ; 3 c. en août ; de 6 à $6\frac{1}{4}$ c. en octobre. En 1893, à raison de $5\frac{1}{2}$ à $4\frac{1}{2}$c. en avril ; de $4\frac{1}{2}$ à $4\frac{3}{4}$ c. en mai ; de 4 à $3\frac{1}{2}$ c. en juin ; de $2\frac{3}{4}$ à 3 c. en juillet ; de $3\frac{1}{2}$ à $3\frac{3}{4}$ c. en septembre ; pas de cote après cette date. En 1894, à raison de $3\frac{1}{4}$ à $3\frac{1}{2}$ c. en mai ; $3\frac{1}{2}$ c. en juin ; $2\frac{1}{2}$ c. en juillet ; de $2\frac{1}{2}$ à $3\frac{1}{4}$ c. en août ; 4 c. en septembre, et $4\frac{1}{4}$ c. en octobre. Au 25 août et au 3 novembre 1894, pour Ogdensburg, blé à $3\frac{1}{4}$ et $4\frac{1}{2}$ c. respectivement. En 1895, on a transporté le blé à Kingston à raison de 3 à 5 c., selon la période de la saison. En 1896 on a transporté le blé à Kingston à raison de 3 à $5\frac{1}{2}$ c., selon la période de la saison.

PRIX DE TRANSPORT DU BLÉ PAR LES LACS DE TOLEDO À BUFFALO.

Le tableau suivant indique les prix ordinaires du transport du blé par les lacs, de Toledo à Buffalo, durant la saison de 1896, aux dates spécifiées (tels que cités par le secrétaire de la Bourse des Marchands, Buffalo) :

| Date, 1896. | Blé, boiss. | Date, 1896. | Blé, boiss. |
|---|---|---|---|
| | c. | | c. |
| Ouverture jusqu'au 16 mai .......... | 1½ | Du 5 au 9 novembre................. | 1⅝ |
| Du 17 mai au 30 octobre............ | 1¼ | Du 10 do à la fermeture........ | 1¾ |
| Du 31 octobre au 4 novembre.......... | 1½ | | |

La variation de 1886 a été de 1¾ à 3c. ; en 1887, 2¼ à 3c. ; en 1888, 1½ à 2⅛c. ; en 1889, 1¾ à 2c. ; en 1890, 1½ à 2c. ; en 1891, 1 à 3c. ; en 1892, 1½ à 2½c. ; en 1893, de 1 à 2c. ; en 1894, de 1 à 2c. ; en 1895, 1 à 2¼c. ; et en 1896, de 1¼ à 1¾c. par boisseau.

En 1887, l'expédition du blé et du maïs s'est faite de Toledo à Ogdensburg, à raison de 6 à 7c. ; en 1888, 4½ à 6c. pour le blé et 5c. pour le maïs ; et en 1889, 5 à 5⅞c. pour le blé, par boisseau. Le 8 octobre 1887, on a expédié du maïs de Toledo à Kingston à 3½c. le boisseau, et le 12 novembre à 4½c. En 1888, pour le maïs de Toledo à Kingston, 4½ à à 3c., et le blé, 3½ à 3c. En 1889, le blé de Toledo à Kingston, 3c., et en 1891, le seigle, de Toledo à Kinsgton à 3c. le boisseau. De Toledo à Montréal, le 2 juin 1887, pour le blé, par propulseurs, à 6½c. ; le 14 juin, maïs au même prix ; mais le 26 septembre, le tarif pour le maïs n'a été que de 5c. le boisseau. En 1888, maïs, de Toledo à Montréal, de 6 à 5¾c., et le blé à 5½c. le boisseau. De 1889 à 1896, on n'a pas de rapport au sujet des consignations pour Montréal ou autres endroits en Canada.

PRIX DU TRANSPORT ENTRE BUFFALO ET NEW-YORK

Le tableau suivant indique les changements dans les taux ordinaires de transport du fret de Buffalo à New-York, aux dates mentionnées en 1895 (tels que cités par le secrétaire de la Bourse des Marchands, Buffalo) :

| Date, 1896. | Blé, boiss. | Blé, boiss. | Date, 1896. | Blé, boiss. | Blé, boiss. |
|---|---|---|---|---|---|
| | c. | c. | | c. | c. |
| 1er mai ..................... | 3⅞ | 3⅝ | 18 novembre ............. | 3½ | 3¼ |
| 4 do ...... .... .......... | 3¾ | 3½ | 19 do ................ | 3½ | 3 |
| 2 novembre .................. | 4 | 3⅝ | 20 nov. à la fermeture....... | 3⅛ | 2⅞ |

Le tarif de transport pour l'avoine a varié de 2⅛ à 2¾c. le boisseau. On a expédié de Buffalo et Tonawanda à New-York du bois de pin aux taux suivants pour 1,000 pieds : à l'ouverture $2.00 ; changement du 2 novembre à $2.25, et a continué à ce taux jusqu'à la fermeture. Pour Albany, 50c. par 1,000 pieds de moins que les chiffres précédents.

## MOYENNE DES PRIX DE TRANSPORT PAR VOIE DES CANAUX.

### DE BUFFALO À NEW-YORK.

L'état qui suit donne le prix moyen du transport de blé et du maïs entre Buffalo et New-York, durant chaque mois des dix années dernières, le prix le plus élevé du transport du blé, le prix le plus bas, et le prix moyen chaque année :—

| Grain. | Mai. — Cents. | Juin. — Cents. | Juill. — Cents. | Août. — Cents. | Sept. — Cents. | Oct. — Cents. | Nov. — Cents. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1887 Blé | 5·1 | 4·5 | 3·8 | 4·0 | 4·5 | 4·8 | 5·8 |
| 1887 Maïs | 4·6 | 4·1 | 3·4 | 3·6 | 4·1 | 4·4 | 5·3 |

Prix le plus élevé, 1887, 7c. ; le plus bas, 3·5c. ; prix moyen pour la saison, 4·6c.

| Grain. | Mai. | Juin. | Juill. | Août. | Sept. | Oct. | Nov. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1888 Blé | 3·4 | 2·5 | 2·5 | 4·1 | 3·9 | 3·7 | 3·5 |
| 1888 Maïs | 3·1 | 2·3 | 2·3 | 3·8 | 3·6 | 3·4 | 3·2 |

Prix le plus élevé, blé, 1888, 4·5c. ; le plus bas, 2c. ; prix moyen pour la saison, 3·4c.

| Grain. | Mai. | Juin. | Juill. | Août. | Sept. | Oct. | Nov. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1889 Blé | 4·0 | 3·8 | 4·0 | 4·4 | 5·0 | 5·0 | 5·0 |
| 1889 Maïs | 3·6 | 3·4 | 3·6 | 3·9 | 4·5 | 4·5 | 4·4 |

Prix le plus élevé, blé, 1889, 5c. ; le plus bas, 3·7c. ; prix moyen pour la saison, 4·8c.

| Grain. | Mai. | Juin. | Juill. | Août. | Sept. | Oct. | Nov. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1890 Blé | 3·9 | 3·8 | 3·6 | 3·8 | 3·9 | 4·0 | 3·5 |
| 1890 Maïs | 3·5 | 3·4 | 3·2 | 3·4 | 3·5 | 3·6 | 3·1 |

Prix le plus élevé, blé, 1890, 4·2c. ; le plus bas, 3c. ; prix moyen pour la saison, 3·8c.

| Grain. | Mai. | Juin. | Juill. | Août. | Sept. | Oct. | Nov. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1891 Blé | 2·8 | 2·9 | 2·8 | 3·8 | 4·2 | 4·6 | 4·0 |
| 1891 Maïs | 2·5 | 2·6 | 2·5 | 3·5 | 3·8 | 4·2 | 3·6 |

Prix le plus élevé, blé, 1891, 3⅝c. ; le plus bas, 2·5c. ; prix moyen pour la saison, 3·5c.

| Grain. | Mai. | Juin. | Juill. | Août. | Sept. | Oct. | Nov. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1892 Blé | 2·7 | 2·2 | 2·4 | 3·0 | 3·8 | 4·7 | 4·6 |
| 1892 Maïs | 2·4 | 2·0 | 2·2 | 2·6 | 3·4 | 4·4 | 4·3 |

Prix le plus élevé, blé, 1892, 6c. ; le plus bas, 2½c. ; prix moyen pour la saison, 3·5c.

| Grain. | Mai. | Juin. | Juill. | Août. | Sept. | Oct. | Nov. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1893 Blé | 4·8 | 4·8 | 4·6 | 4·6 | 4·0 | 4·7 | 4·8 |
| 1893 Maïs | 4·4 | 4·4 | 4·3 | 4·2 | 3·6 | 4·3 | 4·5 |

Prix le plus élevé, blé, 1893, 5c. ; le plus bas, 3·6c. ; prix moyen pour la saison, 4·6c.

| Grain. | Mai. | Juin. | Juill. | Août. | Sept. | Oct. | Nov. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1894 Blé | 3·1 | 2·9 | 3·3 | 3·4 | 3·6 | 2·9 | 3·0 |
| 1894 Maïs | 2·8 | 2·6 | 3·0 | 3·1 | 3·3 | 2·6 | 2·7 |

Prix le plus élevé, blé, 1894, 4c. ; le plus bas, 2·6c. ; prix moyen pour la saison, 3·2c.

| Grain. | Mai. | Juin. | Juill. | Août. | Sept. | Oct. | Nov. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1895 Blé | 1·9 | 1·7 | 2·0 | 2·0 | 2·1 | 2·5 | 2·7 |
| 1895 Maïs | 1·7 | 1·5 | 1·7 | 1·7 | 2·0 | 2·2 | 2·5 |

Prix le plus élevé, blé, 1895, 3c. ; le plus bas, 1·9c. ; prix moyen pour la saison, 2·2c.

| Grain. | Mai. | Juin. | Juill. | Août. | Sept. | Oct. | Nov. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1896 Blé | 3·7 | 3·7 | 3·7 | 3·7 | 3·7 | 3·7 | 3·8 |
| 1896 Maïs | 3·5 | 3·5 | 3·5 | 3·5 | 3·5 | 3·5 | 3·6 |

Prix le plus élevé, blé, 1896, 4c. ; le plus bas, 3·1c. ; prix moyen pour la saison, 3·7c.

---

NOTE.—Passage du canal exempt de péages depuis 1882.

TARIF DU TRANSPORT, PÉAGES, PRIX DE L'USAGE DES ÉLÉVATEURS ET DE L'EMMAGASINAGE, COMPARÉS.

L'état qui suit indique la quantité de grain et de graine de lin arrivée à Buffalo, le prix moyen du transport du blé par canaux, les péages sur le blé jusqu'à New-York, et les prix de l'usage des élévateurs et de l'emmagasinage à Buffalo durant un certain nombre d'années :—

| Année. | Grain reçu. | Prix moyen du transport du blé par canaux. | Péages sur le blé. | Elévateurs y compris l'emmagasinage. |
|---|---|---|---|---|
| | Boisseaux. | c. | c. | c. |
| 1870 | 32,208,039 | 11·2 | 3·1 | 1¼ |
| 1871 | 61,319,313 | 12·6 | 3·1 | 1¼ |
| 1872 | 58,703,666 | 13·0 | 3·1 | 1¼ |
| 1873 | 65,498,955 | 11·4 | 3·1 | 1¼ |
| 1874 | 55,660,198 | 10·0 | 3·1 | 1¼ |
| 1875 | 52,833,451 | 7·9 | 2·0 | 1 |
| 1876 | 44,207,121 | 6·6 | 2·0 | 1 |
| 1877 | 61,822,292 | 7·4 | 1·0 | 1 |
| 1878 | 78,828,443 | 6·0 | 1·0 | 1 |
| 1879 | 75,089,768 | 6·8 | 1·0 | 1 |
| 1880 | 105,133,009 | 6·5 | 1·0 | 1 |
| 1881 | 56,389,827 | 4·7 | 1·0 | ⅞ |
| 1882 | 51,501,503 | 5·4 | 1·0 | ⅞ |
| 1883 | 65,722,080 | 4·9 | Aucun. | ⅞ |
| 1884* | 58,011,800 | 4·2 | do | ⅞ |
| 1885* | 52,671,090 | 3·8 | do | ⅞ |
| 1886* | 75,570,850 | 5·0 | do | ⅞ |
| 1887* | 87,073,570 | 4·6 | do | ⅞ |
| 1888* | 73,977,390 | 3 4 | do | ⅞ |
| 1889* | 92,290,550 | 4·8 | do | ⅞ |
| 1890* | 91,994,680 | 3·8 | do | ⅞ |
| 1891* | 135,315,510 | 3·5 | do | ⅞ |
| 1892* | 138,872,560 | 3·5 | do | ⅞ |
| 1893* | 140,796,410 | 4·6 | do | ⅞ |
| 1894* | 105,435,577 | 3·2 | do | ⅞ |
| 1895* | 121,225,497 | 2·2 | do | ⅞ |
| 1896* | 161,470,745 | 3·7 | do | ⅞ |

NOTE.—Avant 1870 les péages étaient de 6·21 centins le boisseau, et les frais pour l'usage de l'élévateur 2 centins le boisseau.

* Y compris graine de lin.

## MOYENNE DES PRIX DU TRANSPORT PAR BOISSEAU.

Pour le transport du blé et du maïs de Chicago à New-York pendant un certain nombre d'années.

*(Extrait du rapport de la Chambre de Commerce de Chicago.)*

| | Maïs. | | | Blé. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Par lac et canal. | Par lac et voie ferrée | Par voie ferrée seulement. | Par lac et canal. | Par lac et voie ferrée | Par voie ferrée seulement. |
| 1858 | ·127 | .......... | ·3619 | ·1550 | .......... | ·3861 |
| 1859 | ·1570 | .......... | ·3248 | ·1663 | .......... | ·3480 |
| 1860 | *a*·0833 | .......... | ·3248 | *a*·095 | .......... | ·3480 |
| 1861 | *a*·1062 | .......... | ·3881 | *a*·1210 | .......... | ·4158 |
| 1862 | *a*·0957 | .......... | ·4480 | *a*·1062 | .......... | ·4800 |
| 1863 | *a*·063 | .......... | ·4592 | *a*·072 | .......... | ·4920 |
| 1864 | *a*·09 | .......... | ·5600 | *a*·0952 | .......... | ·60 |
| 1865 | *a*·0864 | .......... | ·4188 | *a*·0894 | .......... | ·4488 |
| 1866 | *a*·1075 | .......... | ·4312 | *a*·1377 | .......... | ·4620 |
| 1867 | *a*·0511 | .......... | ·4176 | *a*·08 | .......... | ·4475 |
| 1868 | *a*·0604 | .......... | ·3532 | *a*·0802 | .......... | ·3784 |
| 1869 | *a*·0584 | ·2355 | ·3320 | *a*·0651 | ·2520 | ·3557 |
| 1870 | *a*·16 | ·2220 | ·28 | *a*·0677 | ·2250 | ·30 |
| 1871 | *a*·0754 | ·2372 | ·2968 | *a*·0687 | ·2542 | ·3180 |
| 1872 | *a*·1072 | ·2660 | ·3266 | *a*·1110 | ·2950 | ·3499 |
| 1873 | *a*·0816 | ·2298 | ·2893 | *a*·0917 | ·2461 | ·3102 |
| 1874 | *a*·0382 | ·1388 | ·2450 | *a*·0400 | ·1709 | ·2625 |
| 1875 | *a*·034 | ·1303 | ·2240 | *a*·0378 | ·1389 | ·2400 |
| 1876 | *b*·0875 | ·1079 | ·1574 | *b*·0982 | ·1136 | ·1686 |
| 1877 | *b*·0959 | ·1406 | ·1890 | *b*·1109 | ·1546 | ·2050 |
| 1878 | *b*·0883 | ·1053 | ·1652 | *b*·0996 | ·1209 | ·1770 |
| 1879 | *b*·1049 | ·1220 | ·1456 | *b*·1187 | ·1313 | ·1774 |
| 1880 | *b*·1341 | ·1443 | ·1748 | *b*·1313 | ·1580 | ·1980 |
| 1881 | *b*·0777 | ·0942 | ·1340 | *b*·0867 | ·1049 | ·1440 |
| 1882 | *b*·0672 | ·1028 | ·1350 | *b*·0723 | ·1091 | ·1447 |
| 1883 | *b*·0803 | ·11 | ·1512 | *b*·0901 | ·1163 | ·1620 |
| 1884 | *b*·0655 | ·085 | ·1232 | *b*·07 | ·10 | ·1320 |
| 1885 | *b*·063 | ·0801 | ·1232 | *b*·0654 | ·0902 | ·1320 |
| 1886 | *b*·0845 | ·1120 | ·14 | *b*·0910 | ·12 | ·1500 |
| 1887 | *b*·0850 | ·1120 | ·1470 | *b*·0950 | ·12 | ·1575 |
| 1888 | *b*·0671 | ·1026 | ·1354 | *b*·0705 | ·1114 | ·1450 |
| 1889 | *b*·0632 | ·0819 | ·126 | *b*·0692 | ·0897 | ·1500 |
| 1890 | *b*·0593 | ·0732 | ·1136 | *b*·0676 | ·0852 | ·1430 |
| 1891 | *b*·0632 | ·0753 | ·1400 | *b*·0695 | ·0857 | ·1500 |
| 1892 | *b*·0595 | ·0721 | ·1296 | *b*·0645 | ·0759 | ·1380 |
| 1893 | *b*·0718 | ·0797 | ·1365 | *b*·0766 | ·0848 | ·1463 |
| 1894 | *b*·0493 | ·0650 | ·1232 | *b*·0511 | ·0700 | ·1320 |
| 1895 | *b*·0450 | ·0640 | ·1029 | *b*·0486 | ·0696 | ·1189 |
| 1896 | *b*·0575 | ·0615 | ·1050 | *b*·0619 | ·0661 | ·1200 |

*a* A Buffalo seulement. *b* Y compris taux et péages.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

TARIF DE TRANSPORT POUR LES PORTS ÉTRANGERS.

MOYENNE annuelle des prix pour le transport du grain, de la farine et des provisions (par 100 livres), de Chicago à des ports européens, par voie ferrée seulement jusqu'à l'océan, et de là par steamers.

| Expédiés à | Articles. | 1896. | 1895. | 1894. | 1893. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | $ | $ | $ | $ |
| Liverpool | Grain | ·3350 | ·3200 | ·3250 | ·3410 |
| do | Farine en sac | ·3430 | ·3400 | ·3316 | ·3515 |
| do | Provisions | ·4491 | ·4181 | ·4406 | ·4547 |
| Glasgow | Grain | ·3422 | ·3419 | ·3463 | ·3585 |
| do | Farine en sac | ·3650 | ·3625 | ·3503 | ·3625 |
| do | Provisions | ·4997 | ·4969 | ·4659 | ·4828 |
| Londres | Grain | ·3348 | ·3329 | ·3288 | ·3760 |
| do | Farine en sac | ·3528 | ·3513 | ·3493 | ·3794 |
| do | Provisions | ·4715 | ·4603 | ·4575 | ·4828 |
| Anvers | do | ·4969 | ·4828 | ·4688 | ·4828 |
| Hambourg | do | ·5100 | ·5000 | ·5000 | ·5250 |
| Amsterdam | do | ·5200 | ·5000 | ·5000 | ·5000 |
| Rotterdam | do | ·5200 | ·4800 | ·5000 | ·5000 |
| Copenhague | do | ·5812 | ·5531 | ·5531 | ·5531 |
| Stockholm | do | ·6937 | ·6656 | ·6656 | ·6656 |
| Stettin | do | ·5812 | ·5531 | ·5531 | ·5531 |
| Bordeaux | do | ·6413 | ·6413 | ·6250 | ·6000 |

FRET PAR VOIE DES LACS SUR LA HOUILLE DE BUFFALO À CHICAGO ET AUTRES PORTS.

Le tableau suivant fait connaître les taux ordinaires pour le transport de la houille par tonne nette, de Buffalo aux ports nommés, durant la saison de 1895, pour la semaine terminée aux dates mentionnées.

| 1896. Semaine terminée le | Chicago. | Milwaukee. | Duluth et ports du lac Supérieur. | Baie Verte. | Gladstone. | Sheboygan. | Toledo. | Détroit. | Racine. | Saginaw. | Bay-City. | Washburn. | Ashland. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | c. | c. | c. | c. | c. | c. | c. | c. | c. | c. | c. | c. | c. |
| 25 avril | 40 | 40 | 25 | ...... | ...... | ...... | 25 | ...... | 45 | ...... | ...... | ...... | ...... |
| 2 mai | 40 | 40 | 25 | ...... | ...... | ...... | 25 | ...... | 45 | 40 | 25 | ...... | ...... |
| 9 do | 40 | 40 | 25 | ...... | ...... | ...... | 25 | ...... | 45 | ...... | ...... | ...... | 25 |
| 16 do | 50 | 40 à 45 | 25 | ...... | 25 | ...... | ...... | ...... | 50 | 35 | 30 | ...... | 25 |
| 23 do | 50 | 45 | 25 | 45 | ...... | ...... | ...... | ...... | 50 | ...... | ...... | ...... | ...... |
| 30 do | 50 à 60 | 45 à 55 | 25 | 55 | ...... | ...... | ...... | ...... | 60 | 40 | 35 | ...... | ...... |
| 6 juin | 60 | 55 | 25 | 55 | 25 | 55 | 25 | ...... | 60 | ...... | ...... | ...... | ...... |
| 13 do | 60 à 50 | 55 à 45 | 30 | 45 | ...... | ...... | ...... | ...... | 50 | ...... | ...... | ...... | 25 |
| 20 do | 50 | 45 | 30 | 45 | 35 | ...... | 25 | ...... | 50 | 40 | 30 | ...... | 30 |
| 27 do | 50 | 45 | 30 | 45 | ...... | ...... | ...... | ...... | 50 | ...... | ...... | ...... | 30 |
| 4 juillet | 50 à 40 | 45 à 35 | 30 à 25 | ...... | ...... | 35 | 25 | ...... | 40 | ...... | 25 | ...... | ...... |
| 11 do | 40 | 35 | 25 | 40 | ...... | ...... | ...... | ...... | 40 | 35 | 25 | ...... | 25 |
| 18 do | 40 à 30 | 35 à 30 | 25 | 40 | ...... | ...... | 25 | ...... | 40 | 30 | 35 | ...... | 25 |
| 25 do | 30 | 30 | 25 | 30 | 25 | ...... | 25 | ...... | ...... | 35 | 25 | ...... | ...... |
| 1er août | 30 à 25 | 30 à 25 | 25 | 25 | 25 | ...... | 25 | ...... | ...... | 30 | ...... | ...... | ...... |
| 8 do | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | ...... | 20 | ...... | ...... | 40 | 25 | ...... | ...... |
| 15 do | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | ...... | 20 | 25 | ...... | 40 | 25 | ...... | ...... |
| 22 do | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | ...... | 20 | ...... | ...... | 40 | ...... | ...... | ...... |
| 29 do | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | ...... | 20 | ...... | ...... | ...... | ...... | ...... | ...... |
| 5 sept | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | ...... | 20 | ...... | ...... | ...... | 25 | ...... | ...... |
| 12 do | 20 | 20 | 20 | ...... | 20 | ...... | 20 | 20 | 20 | ...... | 25 | ...... | ...... |
| 19 do | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | ...... | 20 | ...... | 25 | ...... | 25 | 20 | ...... |
| 26 do | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | ...... | 20 | ...... | ...... | 40 | 25 | 20 | ...... |
| 3 oct | 20 | 20 | 20 | 30 | ...... | ...... | 20 | ...... | 40 | 40 | 25 | ...... | ...... |
| 10 do | 20 | 20 | 20 | 30 | 20 | ...... | 25 | ...... | 40 | ...... | 30 | ...... | ...... |
| 17 do | 20 à 30 | 20 à 30 | 20 | 40 | 30 | ...... | 25 | ...... | ...... | ...... | 30 | ...... | ...... |
| 24 do | 30 | 30 | 20 | 40 | 30 | ...... | 25 | 25 | 40 | ...... | ...... | ...... | 20 |
| 31 do | 30 | 30 | 20 | 40 | 20 | ...... | 25 | 25 | 50 | ...... | ...... | ...... | 20 |
| 7 nov | 30 | 30 | 20 | 40 | 20 | ...... | 25 | ...... | ...... | 40 | ...... | ...... | ...... |
| 14 do | 30 | 30 | 20 | 40 | 20 | ...... | 25 | ...... | 40 | ...... | ...... | ...... | 20 |
| 21 do | 30 à 40 | 30 à 40 | 30 | ...... | 30 | ...... | 25 | ...... | ...... | ...... | ...... | ...... | ...... |
| 28 do | 60 | 60 | 50 | ...... | 50 | ...... | 30 | ...... | ...... | ...... | ...... | ...... | 50 |
| 5 déc. à la clôt. | 60 | 60 | 50 | ...... | ...... | ...... | 30 | ...... | ...... | ...... | ...... | ...... | 50 |

NOTE.—Toute la houille transportée sur les lacs est chargée et déchargée sans aucun frais au navire.

Valeur totale des articles de commerce reçus de l'Amérique Britannique du Nord pour passer en transit immédiat sur le territoire des Etats-Unis, pour être transbordés dans des ports des Etats-Unis, en destination de l'Amérique Britannique du Nord, et expédiés ainsi, durant chaque année de 1873 à 1896 inclusivement.

| Année expirée le 30 juin. | Pays de provenance. | | | | | Pays de destination. | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Amérique Britannique du Nord. | | | | | Amérique Britannique du Nord. | | | | |
| | N.-Ecosse, Nouveau-Brunswick, et l'Ile du Prince-Edouard. | Québec, Ontario, Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest. | Colombie-Britannique | Terreneuve et le Labrador. | Total. | N.-Ecosse, Nouveau-Brunswick, et l'Ile du Prince-Edouard. | Québec, Ontario, Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest. | Colombie-Britannique | Terreneuve et le Labrador. | Total. |
| | $ | $ | $ | $ | $ | $ | $ | $ | $ | $ |
| 1873 | 495,289 | 12,894,164 | 5,240 | ........ | 13,394,693 | 5,282,290 | 21,320,174 | 181,720 | ........ | 26,784,184 |
| 1874 | 449,655 | 13,616,344 | 97,691 | ........ | 14,163,690 | 7,150,036 | 19,843,169 | 317,534 | ........ | 27,310,739 |
| 1875 | 443,570 | 17,342 933 | 256,074 | ........ | 18,042,577 | 8,999,596 | 20,283,639 | 517,060 | ........ | 29,800,295 |
| 1876 | 261,443 | 22,134,275 | 195,047 | 1,137 | 22,591,902 | 9,102,600 | 14,658,358 | 658,836 | 94 | 24,419,888 |
| 1877 | 160,658 | 12,092,619 | 218,418 | ........ | 12,471,695 | 2,879,422 | 15,551,238 | 544,018 | 2,475 | 18,977,153 |
| 1878 | 163,978 | 11,627,114 | 412,966 | ........ | 12,204,058 | 951,268 | 11,436,470 | 524,013 | 934 | 12,912,685 |
| 1879 | 194,129 | 11,606,832 | 280,079 | 55 | 12,081,095 | 889,539 | 11,520,877 | 476,824 | 2,347 | 12,889,587 |
| 1880 | 215,131 | 16,782,315 | 137,271 | ........ | 17,134,717 | 1,643,716 | 14,866,663 | 531,436 | 288 | 17,042,103 |
| 1881 | 171,383 | 16,758,108 | 72,555 | ........ | 17,002,046 | 1,778,836 | 20,857,827 | 719,268 | 333 | 23,356,264 |
| 1882 | 164,990 | 28,265,083 | 113,018 | 87 | 28,543,178 | 2,732,665 | 34,005,845 | 855,784 | 1,190 | 37,595,484 |
| 1883 | 561,791 | 29,204,031 | 36,973 | 25 | 29,802,820 | 2,455,557 | 35,878,389 | 971,307 | 7,335 | 39,312,568 |
| 1884 | 656,233 | 12,574,953 | 188,041 | ........ | 13,419,227 | 1,740,900 | 19,717,466 | 1,475,833 | 5,186 | 22,939,385 |
| 1885 | 933,806 | 12,280,483 | 308,691 | 633 | 13,523,613 | 1,635,442 | 16,448,942 | 1,615,293 | 781 | 19,700,458 |
| 1886 | 1,165,973 | 9,303,864 | 359,104 | 32,079 | 10,861,020 | 2,040,298 | 16,369,429 | 1,825,178 | 6,174 | 20,241,079 |
| 1887 | 1,684,730 | 9,606,175 | 213,816 | ........ | 11,504,721 | 1,621,748 | 19,930,296 | 635,841 | 70 | 22,187,955 |
| 1888 | 1,525,048 | 6,417,701 | 372,934 | 27,134 | 8,542,817 | 1,781,028 | 13,459,169 | 370,322 | 1,137 | 13,611,656 |
| 1889 | 2,596,233 | 8,355,178 | 294,859 | 89,853 | 11,336,123 | 2,484,787 | 18,993,957 | 665,527 | 2,704 | 22,146,975 |
| 1890 | 3,070,657 | 12,449,772 | 306,897 | 174,584 | 16,001,910 | 5,277,210 | 21,140,198 | 913,106 | 4,690 | 27,335,204 |
| 1891 | 3,859,079 | 15,310,945 | 422,806 | 187,640 | 19,780,470 | 5,605,614 | 21,695,992 | 547,144 | 34,273 | 27,883,023 |
| 1892 | 4,393,062 | 19,005,704 | 201,373 | 328,116 | 23,928,255 | 2,079,783 | 24,189,181 | 428,188 | 6,962 | 26,704,114 |
| 1893 | 1,009,597 | 16,404,425 | 89,565 | 381,986 | 17,885,573 | 2,052,357 | 20,232,400 | 409,055 | 26,289 | 22,720,111 |
| 1894 | 1,070,676 | 15,649,881 | 348,069 | 273,467 | 17,342,093 | 1,831,417 | 17,880,688 | 463,471 | 6,640 | 20,182,216 |
| 1895 | 1,199,782 | 17,774,108 | 411,557 | 236,415 | 19,621,862 | 1,834,745 | 19,320,714 | 558,991 | 7,844 | 21,722,294 |
| 1896 | 1,118,185 | 18,038,931 | 582,469 | 404,020 | 20,143,605 | 1,572,783 | 19,441,279 | 772,586 | 1,768 | 21,788,416 |

VALEUR totale des articles de commerce reçus des principaux pays étrangers et autres pour passer en transit immédiat sur le territoire des Etats-Unis ou pour être transbordés immédiatement dans des ports des Etats-Unis en destination d'autres pays étrangers, et ainsi expédiés, pour chaque année de 1868 à 1896, inclusivement.

| Année expirée le 30 juin. | Pays de provenance. | | | | | | Pays de destination. | | | | | | Valeur totale des articles reçus et expédiés. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Grande-Bretagne et Irlande. | Allemagne. | Possessions de l'Amérique Britannique du N. | Mexique. | Cuba. | Autres pays. | Grande-Bretagne et Irlande. | Allemagne. | Possessions de l'Amérique Britannique du N. | Mexique. | Cuba. | Autres pays. | |
| | $ | $ | $ | $ | $ | $ | $ | $ | $ | $ | $ | $ | $ |
| 1868.... | 10,664,576 | 132,074 | 4,864,209 | 14,967 | 4,263,621 | 1,576,157 | 2,025,023 | 3,212,123 | 14,375,419 | 481,643 | 116,521 | 1,304,875 | 21,516,604 |
| 1869.... | 10,891,698 | 150,382 | 5,852,678 | 60,715 | 2,373,474 | 1,767,037 | 2,693,525 | 1,547,602 | 15,033,821 | 448,300 | 72,875 | 1,299,861 | 21,095,984 |
| 1870.... | 10,210,455 | 302,806 | 7,215,973 | 103,977 | 3,309,227 | 2,049,422 | 2,946,053 | 2,116,249 | 16,689,037 | 321,331 | 135,915 | 983,275 | 23,191,860 |
| 1871.... | 13,473,915 | 322,110 | 7,954,060 | 344,179 | 1,367,573 | 1,913,200 | 4,031,319 | 1,033,307 | 18,406,475 | 346,872 | 345,224 | 1,211,840 | 25,375,037 |
| 1872.... | 17,633,231 | 227,232 | 9,276,169 | 174,104 | 2,227,422 | 1,847,162 | 2,743,494 | 2,263,819 | 24,042,790 | 358,151 | 179,570 | 1,797,496 | 31,385,320 |
| 1873.... | 19,144,815 | 250,704 | 13,394,693 | 286,607 | 5,737,904 | 1,284,462 | 5,144,175 | 5,622,325 | 26,784,184 | 235,113 | 319,771 | 1,993,617 | 40,099,185 |
| 1874.... | 18,832,900 | 211,907 | 14,163,690 | 151,920 | 4,563,869 | 926,390 | 5,391,201 | 3,866,642 | 27,310,739 | 665,214 | 520,493 | 1,096,387 | 38,850,676 |
| 1875 ... | 18,657,276 | 325,648 | 18,042,577 | 115,527 | 1,759,308 | 1,785,947 | 7,229,912 | 1,495,285 | 29,860,295 | 1,155,004 | 248,358 | 757,429 | 40,686,283 |
| 1876.... | 14,304,197 | 290,489 | 22,591,902 | 226,315 | 2,962,963 | 1,686,789 | 11,791,200 | 2,958,558 | 24,419,888 | 1,129,440 | 600,061 | 1,163,508 | 42,062,655 |
| 1877.... | 13,732,085 | 337,897 | 12,471,695 | 158,852 | 1,095,451 | 1,460,793 | 7,758,501 | 1,108,298 | 18,977,153 | 329,577 | 306,311 | 776,933 | 29,256,773 |
| 1878.... | 10,084,510 | 378,768 | 12,204,058 | 146,822 | 3,041,957 | 1,481,033 | 9,577,050 | 2,905,230 | 12,912,685 | 316,664 | 319,611 | 1,305,908 | 27,337,148 |
| 1879.... | 8,795,340 | 521,917 | 12,081,095 | 222,320 | 1,954,042 | 1,521,153 | 8,175,951 | 2,252,572 | 12,889,587 | 330,968 | 174,757 | 1,272,032 | 25,095,867 |
| 1880.... | 10,311,139 | 620,704 | 17,134,747 | 239,655 | 3,606,099 | 1,942,405 | 10,856,579 | 3,658,477 | 17,042,103 | 300,148 | 224,848 | 1,775,594 | 33,857,749 |
| 1881.... | 14,898,052 | 721,344 | 17,002,046 | 217,444 | 2,642,550 | 2,222,122 | 9,122,079 | 2,729,246 | 23,356,264 | 671,008 | 177,340 | 1,648,121 | 37,704,048 |
| 1882.... | 18,911,637 | 755,560 | 28,543,178 | 380,100 | 5,662,926 | 3,812,058 | 11,592,806 | 5,336,361 | 37,595,484 | 800,025 | 319,257 | 2,421,526 | 58,065,459 |
| 1883.... | 20,242,222 | 1,149,195 | 29,802,820 | 281,309 | 3,126,669 | 4,276,712 | 11,089,865 | 2,758,994 | 39,312,568 | 2,282,473 | 352,552 | 3,081,875 | 58,878,327 |
| 1884.... | 14,038,694 | 948,901 | 13,419,227 | 408,124 | 3,655,568 | 4,345,878 | 5,288,389 | 2,960,488 | 22,939,385 | 2,748,434 | 221,061 | 2,656,635 | 36,814,392 |
| 1885.... | 11,064,186 | 1,140,548 | 13,523,613 | 308,293 | 4,853,354 | 3,545,544 | 7,235,519 | 3,771,524 | 19,700,458 | 1,262,515 | 119,376 | 2,346,146 | 34,435,538 |
| 1886.... | 13,142,644 | 1,462,414 | 10,861,020 | 216,078 | 6,797,879 | 4,558,229 | 8,510,097 | 3,803,566 | 20,241,079 | 1,279,399 | 452,700 | 2,751,423 | 37,038,264 |
| 1887.... | 17,977,200 | 1,670,952 | 11,504,721 | 111,635 | 6,780,853 | 4,720,760 | 10,052,219 | 4,353,992 | 22,187,955 | 2,002,476 | 608,121 | 3,561,358 | 42,766,121 |
| 1888.... | 13,707,240 | 1,817,511 | 8,342,817 | 120,497 | 4,820,846 | 4,534,298 | 6,853,195 | 2,551,043 | 15,611,656 | 3,766,180 | 563,539 | 3,997,596 | 33,343,209 |
| 1889.... | 19,080,647 | 2,582,456 | 11,336,123 | 296,654 | 9,054,736 | 5,052,610 | 9,233,659 | 4,581,064 | 22,146,975 | 4,781,110 | 892,158 | 5,768,287 | 47,403,253 |
| 1890.... | 20,664,427 | 2,735,546 | 16,002,384 | 639,050 | 9,759,256 | 5,898,763 | 10,656,465 | 5,097,434 | 27,335,678 | 4,944,149 | 1,215,399 | 6,450,301 | 55,699,426 |
| 1891.... | 20,879,851 | 2,819,238 | 19,780,470 | 565,338 | 6,977,901 | 6,475,119 | 11,968,808 | 3,640,940 | 27,883,023 | 5,052,318 | 966,851 | 7,985,977 | 57,497,917 |
| 1892.... | 21,334,783 | 2,930,571 | 23,928,255 | 1,383,455 | 11,054,445 | 8,936,228 | 20,141,862 | 6,995,419 | 26,704,114 | 4,953,911 | 1,472,980 | 9,299,451 | 69,567,737 |
| 1893.... | 20,387,339 | 3,466,885 | 17,885,573 | 1,652,200 | 10,131,171 | 14,426,669 | 18,511,287 | 7,986,637 | 22,720,111 | 4,607,549 | 2,034,761 | 12,089,492 | 67,949,837 |
| 1894.... | 19,641,622 | 3,717,740 | 17,342,093 | 1,858,367 | 9,916,742 | 19,031,011 | 18,394,865 | 11,154,933 | 20,182,216 | 4,543,455 | 2,586,919 | 16,645,187 | 71,507,575 |
| 1895.... | 18,531,083 | 4,122,899 | 19,621,862 | 2,515,091 | 10,420,277 | 10,465,981 | 20,562,325 | 6,684,735 | 21,722,294 | 4,512,293 | 1,951,985 | 10,243,561 | 65,677,193 |
| 1896.... | 19,420,751 | 3,460,489 | 20,143,605 | 1,797,161 | 11,668,243 | 13,272,521 | 20,022,263 | 7,942,844 | 21,788,416 | 5,210,607 | 1,890,705 | 12,907,932 | 69,762,770 |

## COMMERCE DE TRANSPORT ÉTRANGER.

VALEUR des importations et des exportations des Etats-Unis, transportées respectivement en chemins de fer et autres moyens de voiturage, dans des navires américains et dans des navires étrangers, durant chacun des exercices 1857 à 1896, inclusivement, avec la proportion transportée dans des navires américains (le numéraire et l'or en lingots sont compris de 1857 à 1879, inclusivement), vu qu'on ne peut donner séparément le mode de transport des espèces et des articles de commerce.

| Exercice expiré le 30 juin. | Importations. | | | Exportations. | | | Importations et exportations totales. | | | | Proportion transportée dans des navires américains. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | En ch. de fer et autres moy. de voit. | Par des navires américains. | Par des navires étrangers. | En ch. de fer et autres moy. de voit. | Par des navires américains. | Par des navires étrangers. | En ch. de fer et autres moy. de voit. | Par des navires américains. | Par des navires étrangers. | Total. | |
| | $ | $ | $ | $ | $ | $ | $ | $ | $ | $ | |
| 1857 | ... | 259,116,170 | 101,773,971 | ... | 251,214,857 | 111,745,825 | ... | 510,331,027 | 213,519,796 | 723,850,823 | 70·5 |
| 1858 | ... | 203,700,016 | 78,913,134 | ... | 243,491,288 | 81,153,133 | ... | 447,191,304 | 160,066,267 | 607,257,571 | 73·7 |
| 1859 | ... | 216,123,428 | 122,644,702 | ... | 249,617,953 | 107,171,509 | ... | 465,741,381 | 229,816,211 | 695,557,592 | 66·9 |
| 1860 | ... | 228,164,855 | 134,001,399 | ... | 279,082,902 | 121,039,394 | ... | 507,247,757 | 255,040,793 | 762,288,550 | 66·5 |
| 1861 | ... | 201,544,055 | 134,106,098 | ... | 179,972,733 | 69,372,180 | ... | 381,516,788 | 203,478,278 | 584,995,066 | 65·2 |
| 1862 | ... | 92,274,100 | 113,497,629 | ... | 125,421,318 | 104,517,667 | ... | 217,695,418 | 218,015,296 | 435,710,714 | 50·0 |
| 1863 | ... | 109,744,580 | 143,175,340 | ... | 132,127,891 | 199,880,691 | ... | 241,872,471 | 343,056,031 | 584,928,502 | 41·4 |
| 1864 | ... | 81,212,077 | 248,350,818 | ... | 102,849,409 | 237,442,730 | ... | 184,061,486 | 485,793,548 | 669,855,034 | 27·5 |
| 1865 | ... | 74,385,116 | 174,170,336 | ... | 93,017,756 | 262,839,588 | ... | 167,402,872 | 437,010,124 | 604,412,996 | 27·7 |
| 1866 | ... | 112,040,395 | 333,471,763 | ... | 213,671,466 | 351,754,928 | ... | 325,711,861 | 685,226,691 | 1,010,938,552 | 32·2 |
| 1867 | ... | 117,209,536 | 300,622,035 | ... | 180,625,368 | 280,708,368 | ... | 297,834,904 | 581,330,403 | 879,165,307 | 33·9 |
| 1868 | ... | 122,965,225 | 248,659,583 | ... | 175,106,348 | 301,886,491 | ... | 297,981,573 | 550,546,074 | 848,527,647 | 35·1 |
| 1869 | ... | 136,802,024 | 300,512,231 | ... | 153,154,748 | 285,979,781 | ... | 289,956,772 | 586,492,012 | 876,448,784 | 33·1 |
| 1870 | ... | 153,237,077 | 309,140,510 | ... | 199,732,324 | 329,786,978 | ... | 352,969,401 | 638,927,488 | 991,896,889 | 35·6 |
| 1871 | 15,187,354 | 163,285,710 | 363,020,644 | 7,798,156 | 190,378,462 | 392,801,932 | 22,985,510 | 353,664,172 | 755,822,576 | 1,132,472,258 | 31·2 |
| 1872 | 17,635,681 | 177,286,302 | 445,416,783 | 10,015,089 | 168,044,799 | 393,929,579 | 27,650,770 | 345,341,101 | 839,346,362 | 1,212,328,233 | 28·5 |
| 1873 | 17,070,548 | 174,739,834 | 471,806,765 | 10,799,430 | 171,566,758 | 494,915,886 | 27,869,978 | 346,306,592 | 966,723,651 | 1,340,899,221 | 25·8 |
| 1874 | 14,513,335 | 176,027,778 | 405,320,135 | 8,509,205 | 174,424,216 | 533,885,971 | 23,022,540 | 350,451,994 | 939,206,106 | 1,312,680,640 | 26·7 |
| 1875 | 13,083,859 | 157,872,726 | 382,949,568 | 7,304,356 | 156,385,066 | 501,838,949 | 20,388,235 | 314,257,792 | 884,788,517 | 1,119,434,544 | 25·8 |
| 1876 | 12,148,667 | 143,389,704 | 321,139,500 | 6,324,487 | 167,686,467 | 492,215,487 | 18,473,154 | 311,076,171 | 813,354,987 | 1,142,904,312 | 27·2 |
| 1877 | 10,697,640 | 151,834,067 | 329,565,833 | 6,767,170 | 164,826,214 | 530,354,703 | 17,464,810 | 316,660,281 | 859,920,536 | 1,194,045,627 | 26·5 |
| 1878 | 12,965,999 | 146,499,282 | 307,407,565 | 7,511,365 | 166,551,624 | 569,583,564 | 20,477,364 | 313,050,906 | 876,991,129 | 1,210,519,399 | 25·9 |
| 1879 | 11,983,823 | 143,590,353 | 310,499,599 | 7,439,862 | 128,425,339 | 600,769,633 | 19,423,685 | 272,015,692 | 911,269,232 | 1,202,708,609 | 22·6 |
| 1880 | 15,142,465 | 149,317,368 | 503,494,913 | 5,838,928 | 109,029,209 | 720,770,521 | 20,981,393 | 258,346,577 | 1,224,265,434 | 1,503,593,404 | 17·18 |
| 1881 | 17,193,213 | 133,631,146 | 491,840,269 | 8,259,308 | 116,955,324 | 777,162,714 | 25,452,521 | 250,586,470 | 1,269,002,983 | 1,545,041,974 | 16·22 |
| 1882 | 22,854,946 | 130,266,826 | 571,517,802 | 12,118,371 | 96,962,919 | 641,460,967 | 34,973,317 | 227,229,745 | 1,212,978,769 | 1,475,181,831 | 15·40 |
| 1883 | 23,003,048 | 136,002,290 | 564,175,576 | 25,089,844 | 104,418,210 | 694,331,348 | 48,092,892 | 240,420,500 | 1,258,506,024 | 1,547,020,316 | 15·54 |
| 1884 | 20,140,294 | 135,046,207 | 512,511,192 | 26,573,774 | 98,652,828 | 615,287,007 | 46,714,068 | 233,699,035 | 1,127,798,199 | 1,408,211,302 | 16·60 |
| 1885 | 21,149,476 | 112,864,052 | 443,513,801 | 24,183,299 | 82,001,691 | 636,004,765 | 45,332,775 | 194,865,743 | 1,079,518,566 | 1,319,717,084 | 14·76 |
| 1886 | 24,555,683 | 118,942,817 | 491,937,636 | 19,144,667 | 78,406,680 | 581,973,477 | 43,700,350 | 197,349,503 | 1,073,911,113 | 1,314,960,966 | 15·01 |
| 1887 | 27,562,059 | 121,365,493 | 543,392,216 | 21,389,666 | 72,991,253 | 621,802,292 | 48,951,725 | 194,356,746 | 1,165,194,508 | 1,408,502,979 | 13·80 |

VALEUR des importations et des exportations des Etats-Unis, transportées respectivement en chemin de fer et autres moyens de voiturage, etc.—*Fin.*

| Exercice expiré le 30 juin. | Importations. | | | Exportations. | | | Total des importations et exportations. | | | | Pproportion transportée dans des navires américains. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | En ch. de fer et autres moy. de voit. | Par des navires américains. | Par des navires étrangers. | En ch. de fer et autres moy. de voit. | Par des navires américains. | Par des navires étrangers. | En ch. de fer et autres. moy. de voit. | Par des navires américains. | Par des navires étrangers. | Total. | |
| | $ | $ | $ | $ | $ | $ | $ | $ | $ | $ | |
| 1888 | 32,209,459 | 123,525,298 | 568,222,357 | 22,147,368 | 67,332,175 | 606,474,964 | 54,356,827 | 190,857,473 | 1,174,697,321 | 1,419,911,621 | 13·44 |
| 1889 | 38,227,861 | 120,782,910 | 586,120,881 | 28,436,517 | 83,022,198 | 630,942,660 | 66,664,378 | 203,805,108 | 1,217,063,541 | 1,487,533,027 | 13·70 |
| 1890 | 40,621,361 | 124,948,948 | 623,740,100 | 32,949,902 | 77,502,138 | 747,376,644 | 73,576,263 | 202,451,086 | 1,371,116,744 | 1,647,139,093 | 12·29 |
| 1891 | 40,932,755 | 127,471,678 | 676,511,763 | 31,923,439 | 78,968,047 | 773,589,324 | 72,856,194 | 206,439,725 | 1,450,101,087 | 1,729,397,006 | 11·94 |
| 1892 | 39,726,595 | 139,139,891 | 648,535,976 | 33,220,629 | 81,033,844 | 916,023,675 | 72,947,224 | 220,173,735 | 1,564,559,651 | 1,857,680,610 | 11·85 |
| 1893 | 44,121,094 | 127,095,434 | 695,184,394 | 43,862,947 | 70,670,073 | 733,132,174 | 87,984,041 | 197,765,507 | 1,428,316,568 | 1,714,066,116 | 12·2 |
| 1894 | 29,623,095 | 121,561,193 | 503,810,334 | 49,221,427 | 73,707,023 | 769,212,122 | 78,844,522 | 195,268,216 | 1,273,022,456 | 1,547,135,194 | 13·3 |
| 1895 | 33,201,988 | 108,229,615 | 590,538,362 | 49,902,754 | 62,277,581 | 695,357,830 | 83,104,742 | 170,507,196 | 1,285,896,192 | 1,589,508,130 | 11·7 |
| 1896 | 35,535,079 | 117,299,074 | 626,890,521 | 61,131,125 | 70,392,813 | 751,083,000 | 96,666,204 | 187,691,887 | 1,377,973,521 | 1,662,331,612 | 12·00 |

NOTES.—1 Les quantités transportées en wagons et autres voitures par terre n'étaient pas mentionnées séparément avant le 1er juillet 1870. 2. De 1862 à 1879, inclusivement, les exportations comprennent l'or et les espèces.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ÉTAT indiquant la valeur totale des marchandises étrangères transportées en transit et transbordées entre les Etats-Unis et les possessions britanniques de l'Amérique, chaque année, de 1871 à 1896.

| xercice terminé le 30 juin. | Marchandises pour transit et transbordement reçues des possessions britanniques de l'Amérique du Nord. | | | Expédiées en transit ou transbordées à destination des possessions britanniques de l'Amérique du Nord. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Par terre. | Par eau. | Total. | Par terre. | Par eau. | Total. |
| | $ | $ | $ | $ | $ | $ |
| 1871 | 6,035,585 | 1,918,475 | 7,954,060 | 15,624,591 | 2,781,884 | 18,406,475 |
| 1872 | 8,237,859 | 1,038,310 | 9,276,169 | 19,357,342 | 4,685,448 | 24,042,790 |
| 1873 | 11,700,787 | 1,693,906 | 13,394,693 | 20,178,666 | 6,605,518 | 26,784,184 |
| 1874 | 12,695,590 | 1,468,100 | 14,163,690 | 20,572 299 | 6,938,430 | 27,510,739 |
| 1875 | 16,890,022 | 1,152,555 | 18,042,577 | 23,794,129 | 6,006,166 | 29,800,295 |
| 1876 | 21,301,262 | 1,290,640 | 22,591,902 | 19,369,958 | 5,049,930 | 24,419,888 |
| 1877 | 10,835,642 | 1,636,053 | 12,471,695 | 17,066,855 | 1,910,298 | 18,977,153 |
| 1878 | 10,314,534 | 1,889,524 | 12,204,058 | 11,914,321 | 998,364 | 12,912,685 |
| 1879 | 10,098,998 | 1,982,097 | 12,081,095 | 12,030,635 | 858,952 | 12,889,587 |
| 1880 | 15,265,177 | 1,869,570 | 17,134,747 | 16,388,673 | 653,430 | 17,042,003 |
| 1881 | 15,200,967 | 1,801,079 | 17,002,046 | 22,828,270 | 527,994 | 23,356,264 |
| 1882 | 24,665,029 | 3,878,149 | 28,543,178 | 36,613,465 | 982,019 | 37,595,484 |
| 1883 | 26,382,370 | 3,420,450 | 29,802,820 | 38,389,318 | 923,250 | 39,312,568 |
| 1884 | 13,043,498 | 375,729 | 13,419,227 | 22,120,587 | 818,798 | 22,939,385 |
| 1885 | 12,755,686 | 767,927 | 13,523,613 | 19,105,476 | 594,982 | 19,700,458 |
| 1886 | 9,593,344 | 1,267,676 | 10,861,020 | 19,428,867 | 812,212 | 20,241,079 |
| 1887 | 9,377,041 | 2,127,680 | 11,504,721 | 20,178,365 | 2,009,590 | 22,187,955 |
| 1888 | 6,309,024 | 2,033,793 | 8,342,817 | 13,347,876 | 2,063,780 | 15,611,656 |
| 1889 | 8,303,171 | 3,032,952 | 11,336,123 | 19,299,966 | 2,849,263 | 22,149,229 |
| 1890 | 13,524,298 | 2,477,612 | 16,001,910 | 24,788,152 | 2,547,052 | 27,335,201 |
| 1891 | 18,065,925 | 1,714,545 | 19,780,470 | 25,185,706 | 2,697,317 | 27,883,023 |
| 1892 | 21,346,413 | 2,581,842 | 23,928,255 | 23,989,746 | 2,714,368 | 26,704,114 |
| 1893 | 13,807,662 | 4,077,911 | 17,885,573 | 20,151,432 | 2,568,679 | 22,720,111 |
| 1894 | 13,501,664 | 3,840,429 | 17,342,093 | 17,974,332 | 2,207,884 | 20,182,216 |
| 1895 | 14,068,922 | 5,552,940 | 19,621,862 | 18,752,226 | 2,970,068 | 21,722,294 |
| 1896 | 13,408,578 | 6,735,027 | 20,143,605 | 18,335,373 | 3,453,043 | 21,788,416 |

NOTE.—Ce mouvement ne fait pas partie du commerce d'importation et d'exportation.

C.—TABLEAU indiquant le tonnage de certains articles transportés

| Années. | Céréales. | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Farine. | Blé. | Maïs. | Orge. | Avoine. | Seigle. | Autres céréales.* |
| | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. |
| 1869......... | 71,051 | 670,534 | 256,475 | 99,012 | 92,309 | 13,489 | 99,743 |
| 1870......... | 54,978 | 658,524 | 193,129 | 123,191 | 117,941 | 19,520 | 127,727 |
| 1871......... | 41,211 | 748,549 | 672,057 | 113,992 | 129,891 | 34,563 | 109,935 |
| 1872......... | 20,534 | 403,903 | 902,753 | 120,061 | 92,959 | 13,357 | 120,753 |
| 1873......... | 19,307 | 803,064 | 637,296 | 70,586 | 70,023 | 30,160 | 114,735 |
| 1874......... | 29,134 | 772,163 | 519,203 | 98,654 | 59,408 | 8,215 | 280,821 |
| 1875......... | 17,635 | 744,293 | 282,031 | 104,475 | 62,717 | 8,309 | 86,090 |
| 1876......... | 9,290 | 416,376 | 365,254 | 96,494 | 52,147 | 19,949 | 104,783 |
| 1877......... | 8,923 | 448,043 | 723,458 | 139,453 | 66,045 | 35,948 | 77,114 |
| 1878......... | 5,904 | 844,555 | 734,993 | 89,534 | 85,029 | 64,613 | 88,106 |
| 1879......... | 7,164 | 949,466 | 621,180 | 96,144 | 23,164 | 59,210 | 77,071 |
| 1880......... | 8,266 | 966,052 | 1,156,619 | 106,247 | 20,893 | 26,340 | 86,673 |
| 1881......... | 6,926 | 444,832 | 475,823 | 81,587 | 30,321 | 15,484 | 61,588 |
| 1882......... | 9,372 | 642,215 | 251,687 | 96,650 | 22,180 | 43,372 | 53,300 |
| 1883......... | 9,047 | 573,740 | 522,978 | 58,787 | 51,607 | 95,246 | 67,595 |
| 1884......... | 7,251 | 790,409 | 198,216 | 65,008 | 52,696 | 71,462 | 51,944 |
| 1885......... | 6,869 | 565,922 | 359,982 | 64,587 | 8,234 | 10,211 | 47,505 |
| 1886......... | 9,005 | 993,129 | 354,765 | 62,854 | 7,278 | 3,073 | 59,782 |
| 1887........ | 4,089 | 936,840 | 446,617 | 75,458 | 35,365 | 6,717 | 47,678 |
| 1888......... | 3,287 | 491,419 | 499,218 | 41,100 | 70,315 | 12,532 | 49,087 |
| 1889......... | 4,429 | 484,141 | 592,550 | 66,110 | 63,674 | 36,329 | 49,663 |
| 1890......... | 3,489 | 353,738 | 616,702 | 90,754 | 48,438 | 21,657 | 33,123 |
| 1891......... | 3,126 | 756,101 | 142,141 | 71,903 | 16,362 | 68,771 | 33,951 |
| 1892......... | 4,879 | 620,768 | 150,269 | 51,596 | 72,444 | 4,236 | 33,807 |
| 1893......... | 2,367 | 1,093,927 | 252,283 | 49,651 | 24,714 | 6,518 | 20,656 |
| 1894......... | 2,909 | 903,361 | 275,377 | 89,700 | 100,874 | 5,288 | 22,620 |
| 1895......... | 2,240 | 280,550 | 94,403 | 77,868 | 87,839 | 205 | 59,400 |
| 1896......... | 7,963 | 408,872 | 100,227 | 109,967 | 197,713 | 77.210 | 55,230 |

* Pommes, farines de toutes sortes, pois, pommes de terre.

sur les canaux de l'Etat de New-York, pendant une période de vingt-sept années.

| | Marchandises lourdes. | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Total. | Fer pour chemin de fer. | Autre fer. | Sel. | Houille. | Minerais. | Total. |
| Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. |
| 1,302,613 | 137,677 | 79,652 | 263,333 | 1,324,408 | 183,992 | 1,989,062 |
| 1,295,010 | 135,930 | 89,708 | 266,740 | 1,558,185 | 238,802 | 2,289,365 |
| 1,850,198 | 178,269 | 100,310 | 248,709 | 1,194,037 | 289,952 | 2,011,277 |
| 1,674,320 | 161,667 | 96,996 | 248,558 | 1,462,590 | 377,592 | 2,347,403 |
| 1,745,171 | 53,363 | 62,581 | 216,706 | 1,625,859 | 415,968 | 2,374,477 |
| 1,767,598 | 24,511 | 82,955 | 173,590 | 1,413,162 | 232,544 | 1,926,762 |
| 1,305,550 | 36,603 | 95,305 | 186,785 | 1,217,091 | 283,219 | 1,819,003 |
| 1,064,293 | 11,691 | 69,450 | 114,070 | 1,036,698 | 173,530 | 1,405,439 |
| 1,498,984 | 10,341 | 58,828 | 156,918 | 1,286,881 | 250,573 | 1,763,541 |
| 1,912,734 | 8,385 | 65,642 | 139,927 | 889,873 | 210,078 | 1,313,905 |
| 1,833,399 | 27,634 | 99,568 | 136,021 | 971,074 | 314,411 | 1,548,708 |
| 2,371,090 | 93,613 | 139,993 | 144,487 | 959,342 | 370,884 | 1,709,319 |
| 1,116,561 | 78,650 | 205,005 | 113,756 | 1,092,003 | 337,873 | 1,827,287 |
| 1,118,776 | 58,921 | 122,786 | 108,040 | 1,228,435 | 364,361 | 1,882,543 |
| 1,379,000 | 46,553 | 47,412 | 190,392 | 1,152,849 | 293,892 | 1,731,098 |
| 1,236,986 | 28,513 | 54,471 | 161,788 | 954,288 | 210,610 | 1,400,670 |
| 1,063,310 | 12,215 | 38,726 | 161,272 | 1,025,941 | 195,750 | 1,433,904 |
| 1,489,886 | 10,878 | 152,030 | 112,002 | 857,884 | 269,914 | 1,402,708 |
| 1,552,764 | 21,368 | 224,979 | 124,054 | 905,424 | 243,578 | 1,539,403 |
| 1,166,958 | 2,596 | 43,881 | 106,344 | 1,219,680 | 259,269 | 1,631,770 |
| 1,296,896 | 3,278 | 78,135 | 112,100 | 1,094,897 | 234,948 | 1,523,358 |
| 1,167,901 | 5,800 | 26,804 | 93,181 | 830,154 | 202,072 | 1,157,291 |
| 1,092,355 | 1,960 | 36,770 | 81,232 | 881,502 | 215,686 | 1,217,150 |
| 937,999 | 524 | 40,073 | 93,216 | 832,397 | 136,612 | 1,102,822 |
| 1,450,116 | 536 | 25,204 | 52,094 | 741,934 | 102,275 | 922,043 |
| 1,400,129 | 267 | 22,614 | 70,353 | 609,368 | 37,641 | 740,243 |
| 602,505 | 4,263 | 59,402 | 71,334 | 766,723 | 144,076 | 1,045,798 |
| 957,182 | 1,568 | 74,651 | 83,309 | 682,167 | 89,998 | 931,693 |

D.—TABLEAU indiquant le tonnage de certains articles transportés sur le canal

| Années. | Céréales. | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Farine. | Blé. | Maïs. | Orge. | Avoine. | Seigle. | Autres articles. † |
| | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. |
| 1869*........ | 45,674 | 313,825 | 120,599 | 20,951 | ............ | 904 | 1,937 |
| 1872......... | 26,651 | 239,998 | 254,902 | 6,035 | 7,752 | 64 | 2,745 |
| 1873......... | 30,665 | 355,847 | 180,169 | 8,225 | 1,194 | 3 | 3,777 |
| 1874......... | 24,019 | 413,212 | 181,151 | 18,871 | 5,954 | 513 | 8,677 |
| 1875......... | 13,964 | 253,835 | 103,749 | 35,751 | 3,383 | 917 | 6,337 |
| 1876 ........ | 15,778 | 201,906 | 144,501 | 18,455 | 24,496 | 1,454 | 3,198 |
| 1877......... | 13,558 | 253,953 | 169,196 | 19,870 | 2,810 | 2,439 | 2,355 |
| 1878......... | 9,121 | 191,982 | 185,931 | 10,979 | 3,088 | ............ | 2,302 |
| 1879......... | 10,710 | 274,570 | 144,506 | 4,655 | 1,239 | 440 | 2,444 |
| 1880......... | 12,679 | 242,020 | 163,738 | 17,772 | 477 | 1,016 | 1,480 |
| 1881......... | 9,959 | 127,832 | 101,075 | 24,509 | ............ | 1,844 | 2,086 |
| 1882......... | 12,261 | 215,056 | 54,799 | 20,126 | 611 | 3,226 | 403 |
| 1883......... | 13,471 | 152,794 | 182,269 | 10,436 | 731 | 1,642 | 10,983 |
| 1884......... | 13,683 | 144,851 | 118,811 | 7,155 | 10,746 | 1,320 | 9,168 |
| 1885......... | 13,334 | 124,206 | 117,536 | 15,801 | 1,116 | ............ | 1,912 |
| 1886......... | 19,474 | 154,169 | 219,442 | 1,595 | 4,911 | 564 | 14,657 |
| 1887......... | 23,949 | 221,927 | 114,938 | 9,574 | 12,050 | ............ | 12,533 |
| 1888......... | 16,983 | 160,963 | 194,886 | 5,906 | 26,629 | 811 | 13,608 |
| 1889......... | 7,931 | 126,664 | 353,595 | 4,272 | 28,356 | 2,673 | 18,552 |
| 1890......... | 14,461 | 118,002 | 327,394 | 10,830 | 27,728 | 1,549 | 20,876 |
| 1891......... | 13,517 | 198,658 | 185,180 | 8,113 | 52,959 | 65,888 | 28,042 |
| 1892......... | 17,046 | 232,019 | 192,548 | 6,433 | 37,173 | 9,392 | 32,815 |
| 1893... ..... | 15,235 | 258,392 | 441,092 | 18,599 | 31,283 | 3,671 | 36,981 |
| 1894......... | 33,628 | 270,993 | 169,233 | 28,353 | 27,962 | 567 | 60,673 |
| 1895......... | 44,044 | 203,088 | 164,894 | 8,689 | 18,236 | 1,007 | 46,463 |
| 1896......... | 42,465 | 320,563 | 320,444 | 11,368 | 28,178 | 9,409 | 56,591 |

* Exercice. † Pommes, farine, toutes sortes, pois, pommes de terre.

Welland, pendant une période de vingt-six années qui ont fini le 31 décembre 1896.

| | Marchandises lourdes. | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Total. | Fer pour chemin de fer. | Autre fer. | Sel. | Fer et sel ayant payé pleins péages sur l. canaux du St-Laur. | Houille. | Minerais. | Total. |
| Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. |
| 503,860 | 68,064 | 16,924 | 91,575 | 37,153 | 103,126 | 58,781 | 275,623 |
| 538,147 | 26,217 | 17,141 | 50,540 | 44,243 | 186,932 | 98,605 | 423,678 |
| 579,880 | 6,923 | 20,754 | 40,850 | 17,157 | 339,016 | 118,685 | 543,387 |
| 647,397 | 6,032 | 12,068 | 23,309 | 9,579 | 323,503 | 56,825 | 431,316 |
| 417,936 | 1,517 | 7,588 | 13,509 | 9,962 | 321,306 | 43,683 | 397,565 |
| 409,788 | 51 | 7,997 | 30,300 | 20,327 | 288,211 | 81,654 | 378,540 |
| 464,181 | 9,630 | 9,696 | 9,173 | 3,983 | 323,869 | 42,758 | 399,109 |
| 403,403 | 10 | 11,518 | 3,980 | 12,686 | 295,318 | 15,229 | 338,741 |
| 438,564 | 2,782 | 5,797 | 7,174 | 17,796 | 192,957 | 19,164 | 245,670 |
| 442,182 | 5,360 | 4,812 | 413 | 22,273 | 109,986 | 34,139 | 176,983 |
| 269,395 | 4,585 | 7,013 | 10 | 30,682 | 128,113 | 18,785 | 189,188 |
| 306,482 | ........ | 5,348 | 50 | 17,327 | 237,559 | 23,700 | 283,984 |
| 373,326 | 1,237 | 7,922 | 66 | 17,037 | 307,058 | 31,785 | 365,105 |
| 305,734 | 698 | 652 | 461 | 3,242 | 274,471 | 53,205 | 332,729 |
| 273,905 | 78 | 2,055 | 597 | 14,243 | 248,272 | 26,728 | 291,973 |
| 414,812 | 166 | 6,123 | 48 | 12,324 | 271,356 | 27,447 | 317,464 |
| 394,971 | 1,351 | 5,636 | ............ | 6,715 | 145,193 | 13,866 | 172,761 |
| 419,786 | 93 | 3,220 | 316 | 13,617 | 223,871 | 16,872 | 257,989 |
| 542,043 | 47 | 2,479 | 1,254 | 20,269 | 268,305 | 2,435 | 294,789 |
| 519,291 | ........ | 753 | 1,027 | 28,047 | 202,384 | 8,138 | 240,349 |
| 367,177 | 127 | 1,610 | 2,567 | 7,953 | 224,644 | 3,415 | 240,316 |
| 527,426 | 163 | 1,567 | 878 | 3,666 | 211,616 | 355 | 218,245 |
| 805,253 | 6 | 2,075 | 374 | 8,139 | 233,096 | ............ | 243,690 |
| 591,409 | ......... | 3,072 | 159 | 977 | 203,608 | ........ | 207,816 |
| 486,421 | 185 | 6,245 | 54 | 2,819 | 158,866 | 1,140 | 169,309 |
| 789,018 | 1,192 | 6,332 | 82 | 3,264 | 223,445 | 1,158 | 235,473 |

E.—TABLEAU indiquant les quantités de certains articles acquittés à Buffalo et Tonawanda, en transit par le canal Erié, pendant les vingt-huit dernières années.

CÉRÉALES.

| Année. | Farine. | Blé. | Maïs. | Orge. | Avoine. | Seigle. | Autres articles. * | Total. | Augmentation. | Diminution. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Tonn'x. | Tonn'x. | Tonn'x. | Tonn'x. | Tonn'x. | Tonn'x. | Tonn'x. | Tonn'x. | | |
| 1869 | 5,609 | 490,904 | 219,874 | 1,978 | 63,728 | 2,150 | 2,193 | 786,436 | ...... | ..... |
| 1870 | 8,258 | 502,158 | 165,577 | 19,944 | 89,156 | 10,593 | 6,906 | 802,592 | 2·05 | ..... |
| 1871 | 5,607 | 570,849 | 579,709 | 19,810 | 106,391 | 27,622 | 5,705 | 1,315,693 | 67·59 | ...... |
| 1872 | ........ | 330,032 | 866,169 | 41,515 | 73,572 | 5,900 | 88 | 1,317,276 | 67·50 | ...... |
| 1873 | 6 | 737,167 | 611,675 | 8,636 | 51,615 | 22,441 | 634 | 1,432,174 | 82·10 | ..... |
| 1874 | ....... | 650,161 | 459,728 | 3,192 | 44,079 | 112 | 237 | 1,157,509 | 47·18 | ..... |
| 1875 | 5,859 | 695,315 | 273,006 | 1,156 | 36,609 | 2,242 | 3,372 | 1,017,559 | 29·38 | ...... |
| 1876 | 231 | 377,317 | 356,064 | 6,334 | 24,488 | 12,205 | 4,691 | 783,331 | ........ | 0·39 |
| 1877 | 1,710 | 398,416 | 709,723 | 26,351 | 52,559 | 27,365 | 4,976 | 1,223,100 | 55·52 | ...... |
| 1878 | 987 | 775,953 | 718,714 | 21,665 | 69,256 | 51,064 | 6,662 | 1,644,301 | 109·08 | ...... |
| 1879 | 1,239 | 892,404 | 602,171 | 7,193 | 14,537 | 40,471 | 7,528 | 1,565,543 | 99·07 | ..... |
| 1880 | 2,743 | 897,603 | 131,857 | 434 | 16,154 | 12,137 | 4,256 | 2,065,184 | 162·06 | ...... |
| 1881 | 1,491 | 386,605 | 458,318 | 86 | 24,751 | 107 | 7,484 | 878,842 | 11·75 | ..... |
| 1882 | 1,123 | 586,019 | 241,406 | 1,858 | 9,046 | 19,158 | 6,216 | 864,826 | 9·96 | ...... |
| 1883 | 538 | 535,150 | 517,219 | 6,816 | 47,190 | 79,010 | 6,051 | 1,191,974 | 51·06 | ..... |
| 1884 | 520 | 767,784 | 194,368 | 4,910 | 47,060 | 57,856 | 4,411 | 1,078,909 | 37·18 | ..... |
| 1885 | 323 | 540,533 | 356,737 | 3,317 | 5,610 | 6,405 | 5,427 | 918,352 | 14·36 | ...... |
| 1886 | 488 | 955,851 | 351,272 | 6,799 | 5,180 | ........ | 4,001 | 1,353,591 | 72·11 | ...... |
| 1887 | 334 | 914,152 | 438,069 | 15,207 | 32,907 | 4,612 | 44,693 | 1,449,984 | 85·64 | ..... |
| 1888 | 534 | 469,965 | 494,110 | 6,589 | 68,922 | 10,997 | 1,717 | 1,052,834 | 33·87 | ...... |
| 1889 | 845 | 457,922 | 579,526 | 16,380 | 61,175 | 34,167 | 5,160 | 1,155,175 | 46·88 | ..... |
| 1890 | 195 | 329,531 | 498,641 | 58,563 | 45,202 | 16,903 | 4,362 | 953,397 | 21·23 | ... |
| 1891 | 1,071 | 733,967 | 137,679 | 43,779 | 14,803 | 66,278 | 2,594 | 1,000,171 | 27·18 | .... |
| 1892 | 2,485 | 611,177 | 141,506 | 37,570 | 70,363 | 3,997 | 3,472 | 870,570 | 10·69 | ...... |
| 1893 | 424 | 1,086,834 | 240,767 | 38,986 | 21,981 | 6,156 | 243 | 1,395,391 | 77·43 | ...... |
| 1894 | 327 | 887,908 | 265,947 | 69,707 | 99,898 | 5,191 | 2,123 | 1,331,101 | 69·26 | ...... |
| 1895 | 98 | 271,957 | 83,611 | 71,185 | 85,507 | 205 | 15 | 508,596 | ........ | 35·21 |
| 1896 | 6,971 | 402,114 | 89,726 | 101,154 | 194,442 | 77,162 | 5,575 | 877,144 | 11·53 | ...... |

* Pommes, farines de toutes sortes, pois et pommes de terre.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

SUPPLÉMENT du tableau E, indiquant les chargements à Oswégo pendant la même période.

CÉRÉALES.

| Année. | Farine. | Blé. | Maïs. | Orge. | Avoine. | Seigle. | Autres articles. * | Total. | Augmentation. | Diminution. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Tonn'x. | Tonn'x. | Tonn'x. | Tonn'x. | Tonn'x. | Tonn x. | Tonn'x. | Tonn'x. | | |
| 1869 | 7,361 | 141,360 | 28,585 | 66,794 | 1,113 | 8,569 | 14,033 | 267,815 | ...... | .. .. |
| 1870 | 11,440 | 115,732 | 10,120 | 77,906 | 3,953 | 7,402 | 11,628 | 238,181 | ...... | 11·06 |
| 1871 | 10,043 | 123,173 | 70,218 | 72,675 | 1,806 | 6,250 | 13,259 | 297,424 | 11·05 | ...... |
| 1872 | 4,773 | 57,865 | 27,148 | 62,172 | 684 | 6,751 | 10,425 | 169,818 | ...... | 36·59 |
| 1873 | 4,061 | 53,361 | 10,578 | 46,337 | 670 | 6,019 | 10,739 | 131,765 | ...... | 50·80 |
| 1874 | ........ | 108,288 | 46,127 | 77,007 | 1,103 | 7,053 | 3,747 | 243,325 | ...... | 9·14 |
| 1875 | 1,728 | 32,690 | 3,034 | 75,083 | 3,308 | 4,989 | 5,931 | 126,763 | ...... | 52·67 |
| 1876 | 967 | 21,890 | 1,324 | 63,336 | 117 | 5,703 | 6,638 | 99,975 | ...... | 62·67 |
| 1877 | 855 | 28,955 | 3,308 | 80,306 | 316 | 6,603 | 6,556 | 126,899 | ..... | 52·61 |
| 1878 | 1,394 | 24,171 | 1,383 | 50,381 | ........ | 10,598 | 5,222 | 93,149 | ..... | 65·21 |
| 1879 | 734 | 25,740 | 9,268 | 71,693 | ........ | 16,623 | 3,110 | 127,168 | ...... | 52·51 |
| 1880 | 951 | 17,466 | 15,656 | 82,743 | ....... | 12,598 | 5,996 | 135,410 | ...... | 49·43 |
| 1881 | 758 | 25,352 | 8,064 | 62,793 | 200 | 14,444 | 4,027 | 115,638 | ...... | 56·82 |
| 1882 | 813 | 20,274 | 4,401 | 70,862 | 416 | 22,265 | 7,773 | 126,804 | ..... | 52·65 |
| 1883 | 432 | 22,634 | 535 | 32,557 | ........ | 14,384 | 1,967 | 72,507 | ..... | 73·00 |
| 1884 | 404 | 5,932 | 413 | 48,391 | ........ | 12,173 | 2,819 | 70,132 | ...... | 73·43 |
| 1885 | 519 | 6,484 | 22 | 45,264 | ........ | 4,613 | 2,945 | 59,847 | ...... | 77·62 |
| 1886 | 737 | 9,579 | 154 | 42,261 | ........ | 1,671 | 4,814 | 59,216 | ..... | 77·88 |
| 1887 | 790 | 675 | 2 | 44,580 | ........ | 716 | 1,370 | 48,133 | ...... | 82·02 |
| 1888 | 384 | 2,206 | 168 | 6,237 | ........ | ...... | 2,196 | 11,191 | ..... | 95·82 |
| 1889 | 473 | 8,002 | 8,950 | 40,096 | 16 | 1,405 | 1,003 | 59,945 | ..... | 77·61 |
| 1890 | 545 | 10,378 | 10,408 | 26,639 | 8 | 4,635 | 2,356 | 54,969 | ... | 79·47 |
| 1891 | 292 | 4,298 | 1,652 | 27,418 | ........ | 2,130 | 3,620 | 39,410 | ..... | 85·28 |
| 1892 | 273 | 4,806 | 5,657 | 5,283 | ........ | 199 | 2,340 | 18,558 | ...... | 93·07 |
| 1893 | 119 | 2,036 | 3,968 | 8,476 | ........ | 237 | 2,784 | 17,620 | ...... | 93·43 |
| 1894 | 8 | 10,293 | 10,514 | 17,160 | ........ | ........ | 2,609 | 40,584 | .... | 84·84 |
| 1895 | 66 | 3,073 | 7,352 | 1,900 | 1,816 | ........ | 258 | 14,465 | ..... | 94·23 |
| 1896 | ........ | 1,825 | 7,778 | 552 | ........ | ........ | 2,468 | 19,623 | ...... | 93·01 |

* Pommes, farines de toutes sortes, pois, pommes de terre.

F.—TABLEAU indiquant les quantités de certains articles acquittés à la descente sur le canal Welland, pendant les vingt-quatre années qui ont pris fin le 31 décembre 1896.

CÉRÉALES.

| Année. | Farine. | Blé. | Maïs. | Orge. | Avoine. | Seigle. | Autres articles.† | Total. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Tonn'x. | Tonn'x. | Tonn'x. | Tonn'x. | Tonn'x. | Tonn'x. | Tonn'x. | Tonn'x. |
| 1869*.......... | 44,110 | 310,090 | 119,541 | 3,920 | .......... | 680 | 1,541 | 479,882 |
| 1872.......... | 26,648 | 231,056 | 254,534 | 693 | 7,594 | 64 | 2,300 | 524,889 |
| 1873.......... | 30,660 | 345,720 | 180,042 | 643 | 1,188 | 3 | 3,557 | 563,813 |
| 1874.......... | 24,017 | 406,157 | 181,128 | 377 | 5,953 | .......... | 3,301 | 620,933 |
| 1875.......... | 13,930 | 248,555 | 103,477 | 813 | 3,383 | 500 | 4,304 | 374,962 |
| 1876.......... | 15,735 | 194,559 | 144,501 | 1,110 | 24,496 | 1,454 | 2,949 | 384,807 |
| 1877.......... | 13,588 | 248,894 | 169,185 | 10,216 | 2,810 | 2,405 | 1,833 | 448,931 |
| 1878.......... | 8,854 | 188,106 | 185,931 | 1,217 | 3,088 | .......... | 2,100 | 389,296 |
| 1879.......... | 10,588 | 271,545 | 114,276 | 803 | 1,196 | .......... | 2,387 | 430,795 |
| 1880.......... | 12,467 | 240,601 | 162,891 | .......... | 477 | .......... | 1,418 | 417,853 |
| 1881.......... | 9,655 | 121,393 | 103,075 | 252 | .......... | 6 | 1,371 | 235,752 |
| 1882.......... | 12,205 | 205,876 | 54,797 | 537 | .......... | 1,954 | 225 | 275,594 |
| 1883.......... | 13,256 | 146,741 | 182,143 | 975 | 731 | 518 | 10,971 | 355,335 |
| 1884.......... | 13,626 | 135,804 | 118,811 | | 10,746 | 477 | 9,018 | 288,752 |
| 1885.......... | 13,322 | 114,090 | 117,536 | 618 | 1,116 | .......... | 1,628 | 248,310 |
| 1886.......... | 19,418 | 146,151 | 218,897 | .......... | 4,891 | .......... | 14,581 | 403,928 |
| 1887.......... | 23,940 | 210,755 | 114,938 | 1,711 | 12,050 | .......... | 12,149 | 375,543 |
| 1888.......... | 16,973 | 150,833 | 194,886 | 555 | 26,629 | 811 | 13,358 | 404,045 |
| 1889.......... | 7,922 | 120,498 | 353,595 | 197 | 28,356 | 1,918 | 18,273 | 530,759 |
| 1890.......... | 14,461 | 114,924 | 327,394 | 6,519 | 27,728 | 1,121 | 20,836 | 512,983 |
| 1891.......... | 13,517 | 196,326 | 185,177 | 8,113 | 52,959 | 65,071 | 27,895 | 549,058 |
| 1892.......... | 17,046 | 229,569 | 192,548 | 6,433 | 37,173 | 9,392 | 32,548 | 524,709 |
| 1893.......... | 15,232 | 257,203 | 441,092 | 18,461 | 31,283 | 3,671 | 36,981 | 803,923 |
| 1894.......... | 33,628 | 270,514 | 169,233 | 28,353 | 27,962 | .......... | 60,587 | 590,277 |
| 1895.......... | 43,895 | 202,636 | 164,894 | 8,689 | 18,236 | .......... | 46,435 | 484,785 |
| 1896.......... | 42,159 | 319,388 | 320,444 | 11,368 | 28,178 | 8,970 | 54,031 | 784,538 |

* Exercice financier. † Pommes, farines de toutes sortes, pois, pommes de terre.

G.—TABLEAU indiquant les quantités de certains articles transportés sur le canal Welland en transit entre des ports des Etats-Unis, pendant les vingt-six années qui ont pris fin le 31 décembre 1896.

| Année. | CÉRÉALES. | | | | | | | | MARCHANDISES LOURDES. | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Farine. | Blé | Maïs. | Orge. | Avoine. | Seigle. | Autres articles.* | Total. | Fer pour chemin de fer. | Autre fer. | Sel. | Houille. | Minerais. | Total. |
| | Tonn'x. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonn'x. | Tonn'x. | Tonn'x. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonn'x. | Tonn'x. | Tonneaux. | Tonn'x. | Tonneaux. |
| 1869 | 30,681 | 211,085 | 91,149 | 2,942 | .... | 667 | 1,006 | 337,530 | 68,064 | 14,334 | 89,086 | 23,566 | 35,912 | 235,962 |
| 1872 | 10,482 | 124,695 | 89,761 | 1,391 | 7,400 | .... | 608 | 234,337 | 24,040 | 13,239 | 49,843 | 95,741 | 59,401 | 242,264 |
| 1873 | 10,805 | 127,727 | 101,329 | 1,920 | 1,188 | 3 | 392 | 243,366 | 4,659 | 13,826 | 40,507 | 170,242 | 62,942 | 292,176 |
| 1874 | 8,230 | 229,053 | 125,627 | .... | 5,948 | .... | 5,368 | 374,226 | 5,742 | 8,941 | 22,888 | 203,673 | 19,651 | 260,895 |
| 1875 | 1,881 | 113,832 | 54,188 | 2,641 | 2,946 | 500 | 1,920 | 177,908 | 14 | 4,123 | 12,931 | 192,767 | 34,616 | 244,451 |
| 1876 | 5,187 | 96,247 | 58,138 | .... | 1,905 | 525 | 403 | 162,405 | .... | 5,531 | 29,395 | 167,110 | 25,808 | 227,844 |
| 1377 | 3,342 | 107,396 | 65,260 | 1,603 | 2,314 | 258 | 413 | 180,586 | 8,976 | 8,688 | 8,336 | 172,868 | 41,107 | 239,975 |
| 1878 | 1,316 | 65,542 | 60,026 | 859 | 277 | .... | 341 | 128,361 | .... | 10,713 | 3,892 | 150,583 | 13,535 | 178,723 |
| 1879 | 159 | 53,791 | 33,401 | .... | 464 | .... | 11 | 87,826 | 2,405 | 3,648 | 6,318 | 118,573 | 17,797 | 148,741 |
| 1880 | .... | 30,611 | 16,122 | 1,551 | 296 | .... | .... | 48,580 | 4,743 | 3,515 | 371 | 65,945 | 18,380 | 92,954 |
| 1881 | .... | 34,320 | 30,031 | 924 | .... | .... | 10 | 65,285 | 1,313 | 5,570 | .... | 83,858 | 6,464 | 97,205 |
| 1882 | 107 | 30,227 | 32,433 | 537 | .... | 684 | 14 | 64,002 | .... | 4,076 | .... | 158,552 | 14,533 | 177,161 |
| 1883 | 2,041 | 54,382 | 66,128 | 735 | 731 | .... | 8,579 | 132,496 | 1,209 | 6,901 | 8 | 196,462 | 24,891 | 229,471 |
| 1884 | 1,715 | 40,956 | 53,707 | .... | 9,874 | .... | 8,170 | 114,422 | 698 | 599 | .... | 210,790 | 15,100 | 227,187 |
| 1885 | 124 | 53,235 | 63,229 | 732 | 882 | .... | 1 | 118,203 | .... | 1,594 | .... | 198,416 | 15,029 | 215,039 |
| 1886 | 7,591 | 53,258 | 94,048 | .... | 4,790 | .... | 13,201 | 172,888 | 156 | 5,328 | 1 | 189,964 | 11,364 | 206,813 |
| 1887 | 11,780 | 37,678 | 83,431 | 1,732 | 12,050 | .... | 10,859 | 157,530 | 15 | 4,406 | .... | 82,780 | 627 | 87,828 |
| 1888 | 8,563 | 39,999 | 102,974 | 2 | 26,510 | 179 | 11,598 | 189,825 | 63 | 1,601 | 56 | 173,259 | 2,309 | 177,288 |
| 1889 | 5,017 | 39,229 | 147,045 | .... | 27,492 | .... | 17,225 | 236,208 | .... | 1,587 | 896 | 227,476 | 1,204 | 231,163 |
| 1890 | 9,204 | 31,527 | 180,842 | 6,519 | 27,030 | .... | 20,497 | 275,619 | .... | 504 | 208 | 162,231 | 1,620 | 164,563 |
| 1891 | 6,802 | 32,097 | 127,494 | 8,113 | 52,823 | .... | 26,115 | 253,444 | .... | 292 | 705 | 186,572 | 1,773 | 189,342 |
| 1892 | 11,018 | 26,950 | 131,222 | 6,433 | 36,935 | .... | 31,992 | 244,550 | .... | 576 | 2 | 183,895 | .... | 184,473 |
| 1893 | 6,588 | 28,187 | 198,777 | 16,751 | 23,870 | 864 | 36,352 | 311,389 | .... | 344 | .... | 206,827 | .... | 297,171 |
| 1894 | 17,795 | 53,846 | 10,539 | 28,095 | 27,621 | .... | 60,462 | 198,358 | .... | 297 | .... | 188,521 | .... | 188,818 |
| 1895 | 10,169 | 27,881 | 100,512 | 7,904 | 17,020 | .... | 46,316 | 209,802 | 181 | 246 | .... | 149,490 | .... | 149,917 |
| 1896 | 16,224 | 34,878 | 175,094 | 11,128 | 16,137 | 490 | 46,456 | 300,407 | .... | 146 | .... | 207,348 | .... | 207,494 |

* Pommes, farines de toutes sortes, pois, pommes de terre.

H.—Tableau indiquant les quantités des céréales transportées sur chacune des lignes de canaux, et sur les deux principaux chemins de fer qui leur font concurrence pour le commerce de transport entre le lac Erié et la mer, pendant les vingt-six années qui ont pris fin le 31 décembre 1896.

| Année. | Total sur les canaux de New-York. | Total sur le canal Welland. | Total sur les chemins de fer New-York-Central et Erié. | Quantité acquittée à Buffalo et Tonawanda par le canal Erié. | Quantité acquittée à Oswégo par le canal. | Quantité acquittée par le canal Welland en transit entre des ports des Etats-Unis. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. |
| 1869*.......... | 1,302,613 | 503,860 | 1,087,809 | 786,436 | 267,815 | 337,530 |
| 1872.......... | 1,674,320 | 538,147 | 1,870,614 | 1,317,276 | 169,818 | 234,337 |
| 1873.......... | 1,745,171 | 579,880 | 2,036,992 | 1,432,174 | 131,765 | 243,366 |
| 1874.......... | 1,767,598 | 647,397 | 2,791,517 | 1,557,509 | 243,325 | 374,226 |
| 1875.......... | 1,305,550 | 417,936 | 2,343,241 | 1,017,559 | 126,763 | 177,908 |
| 1876.......... | 1,064,293 | 409,788 | 2,875,803 | 783,331 | 99,975 | 162,405 |
| 1877.......... | 1,408,984 | 464,181 | 2,493,683 | 1,223,100 | 126,899 | 180,586 |
| 1878.......... | 1,912,734 | 403,403 | 3,695,764 | 1.644,301 | 93,149 | 128,361 |
| 1879.......... | 1,833,399 | 438,564 | 4,353,617 | 1,565,543 | 127,168 | 87,826 |
| 1880.......... | 2,371,090 | 442,182 | 4,732,385 | 2,065,184 | 135,410 | 48,580 |
| 1881.......... | 1,116,561 | 269,395 | 4,983,722 | 878,842 | 115,638 | 65,285 |
| 1882.......... | 1,118,776 | 306,482 | 3,885,577 | 864,826 | 126,804 | 64,002 |
| 1883.......... | 1,379,000 | 372,236 | 4,422,461 | 1,191,974 | 72,507 | 132,496 |
| 1884.......... | 1,236,986 | 305,734 | 3,639,805 | 1,078,909 | 70,132 | 114,422 |
| 1885.......... | 1,063,310 | 273,905 | 4,105,594 | 918,352 | 59,847 | 118,203 |
| 1886.......... | 1,489,886 | 414,812 | 3,802,262 | 1,353,591 | 59,216 | 172,888 |
| 1887.......... | 1,552,764 | 394,971 | 3,847,766 | 1,449,984 | 48,133 | 157,530 |
| 1888.......... | 1,166,958 | 419,786 | 3,197,734 | 1,052,834 | 11,191 | 189,825 |
| 1889.......... | 1,296,896 | 542,043 | 3,654,984 | 1,155,175 | 59,945 | 236,208 |
| 1890.......... | 1,167,901 | 519,291 | 4,336,199 | 953,397 | 54,969 | 275,619 |
| 1891.......... | 1,092,355 | 367,177 | 3,565,381 | 1,000,171 | 39,410 | 253,444 |
| 1892.......... | 937,999 | 527,426 | 5,913,013 | 870,570 | 18,558 | 244,550 |
| 1893.......... | 1,452,563 | 805,250 | 5,107,426 | 1,395,391 | 17,620 | 311,389 |
| 1894.......... | 1,400,129 | 590,409 | 4,281,056 | 1,331,101 | 40,584 | 293,148 |
| 1895.......... | 602,505 | 486,421 | 3,798,574 | 508,596 | 14,465 | 209,802 |
| 1896.......... | 957,182 | 798,018 | 5,183,540 | 877,144 | 19,623 | 300,407 |

* Exercice financier.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

I.—Tableau indiquant la quantité de fret qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, ayant pris le canal à Port-Colborne, pendant les saisons de 1885, 1886, 1887, 1888, 1889, 1890, 1891, 1892, 1893, 1894, 1895 et 1896.

| Articles. | Navires canadiens. | | Navires américains. | | Total. |
|---|---|---|---|---|---|
| | A vapeur. | A voiles. | A vapeur. | A voiles. | Vapeurs et voiliers. |
| | No. 199 — Tonnage 67,461 | No. 347 — Tonnage 80,828 | No. 81 — Tonnage 35,613 | No. 350 — Tonnage 106,873 | No. 977 — Tonnage 290,775 |
| | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. |
| **1885.** | | | | | |
| Blé | 26,025 | 3,153 | 6,882 | 72,478 | 108,538 |
| Maïs | 16,046 | 2,462 | 20,589 | 78,439 | 117,536 |
| Orge | ..... | 228 | ..... | ..... | 228 |
| Avoine | ..... | ..... | 217 | 665 | 882 |
| Pois | 11 | ..... | ..... | ..... | 11 |
| Seigle | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Houille | 1.005 | 20,318 | ..... | 18,560 | 39,883 |
| Diverses marchandises | 1,941 | 3,689 | 1,111 | 1,086 | 7,827 |
| Bardeaux, artic. en bois, etc. | 223 | 9 | 53 | 58 | 343 |
| Bois de service, scié. pds M.P. | 7,725,105 | 8,681,081 | 9,381,654 | 20,935,270 | 46,723,110 |
| Bois de charp......pds cubes. | 601,516 | 2,849,526 | 20,692 | 113,682 | 3,585,416 |
| Douves ......nombre. | 104,000 | 44,000 | 83,500 | ..... | 231,500 |
| Bois de chauffage......cordes | ..... | 783 | ..... | ..... | 783 |
| | No. 261 — Tonnage 95,928 | No. 426 — Tonnage 123,297 | No. 118 — Tonnage 86,937 | No. 358 — Tonnage 108,344 | No. 1163 — Tonnage 414,506 |
| **1886.** | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. |
| Blé | 38,984 | 30,834 | 2,937 | 70,019 | 142,774 |
| Maïs | 48,547 | 33,315 | 36,852 | 99,644 | 218,358 |
| Orge | ..... | ..... | ..... | 572 | 572 |
| Avoine | 6 | 41 | 4,331 | 459 | 4,837 |
| Pois | 450 | 158 | ..... | ..... | 608 |
| Seigle | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Houille | 4,007 | 45,018 | ..... | 11,647 | 60,672 |
| Diverses marchandises | 2,936 | 6,728 | 23,687 | 281 | 33,622 |
| Bardeaux, artic. en bois, etc. | 329 | ..... | 252 | 215 | 1,152 |
| Bois de service, scié. pds M.P. | 6,915,390 | 15,719,631 | 8,953,478 | 18,405,961 | 49,994,460 |
| Bois de charp .....pds cubes. | 564,827 | 2,335,205 | ..... | 35,500 | 2,935,532 |
| Douves......nombre. | 221,280 | 697,933 | ..... | ..... | 919,213 |
| Bois de chauffage.....cordes. | ..... | 390 | ..... | ..... | 390 |
| | No. 250 — Tonnage 86,344 | No. 372 — Tonnage 101,745 | No. 107 — Tonnage 94,029 | No. 163 — Tonnage 46,152 | No. 892 — Tonnage 328,270 |
| **1887.** | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. |
| Blé | 80,757 | 81,652 | 200 | 46,186 | 208,796 |
| Maïs | 12,341 | 14,775 | 65,981 | 20,582 | 113,679 |
| Orge | ..... | ..... | 9 | 575 | 584 |
| Avoine | ..... | 1,376 | 11,098 | 279 | 12,753 |
| Pois | ..... | 362 | ..... | ..... | 362 |
| Seigle | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Houille | 1,436 | 25,165 | ..... | 2,108 | 28,709 |
| Diverses marchandises | 2,179 | 4,609 | 24,395 | 415 | 31,598 |
| Bardeaux, artic. en bois, etc. | 1,716 | 1,081 | 26 | ..... | 2,823 |
| Bois de service, scié. pds M.P. | 2,894,767 | 12,329,728 | 4,161,349 | 15,091,355 | 34,477,199 |
| Bois de charp......pds cubes. | 498,770 | 1,285,594 | ..... | ..... | 1,784,364 |
| Douves......nombre | ..... | 266,697 | ..... | ..... | 266,697 |
| Bois de chauffage.....cordes | 299 | 466 | ..... | ..... | 765 |

I.—TABLEAU indiquant la quantité de fret qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Suite.*

| Articles. | Navires canadiens. | | | | Navires américains. | | | | Total. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | A vapeur. | | A voiles. | | A vapeur. | | A voiles. | | Vapeurs et voiliers. | |
| | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. |
| | 242 | 86,838 | 339 | 93,450 | 114 | 104,505 | 219 | 60,500 | 914 | 345,293 |
| 1888. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. |
| Blé | | 45,481 | | 60,379 | | 1,353 | | 40,779 | | 147,992 |
| Maïs | | 38,620 | | 14,251 | | 71,988 | | 71,175 | | 196,024 |
| Orge | | | | | | | | | | |
| Avoine | | 672 | | | | 24,967 | | 1,311 | | 26,950 |
| Pois | | | | 54 | | 57 | | | | 111 |
| Seigle | | | | | | 71 | | 632 | | 703 |
| Houille | | 1,603 | | 20,064 | | | | 4,208 | | 25,897 |
| Diverses marchandises | | 2,165 | | 3,291 | | 22,719 | | 3,722 | | 31,875 |
| Bardeaux, artic. en bois, etc. | | 66 | | 84 | | 141 | | 6 | | 297 |
| Bois de service, scié. pds M.P. | | 5,262,700 | | 11,977,905 | | 4,451,360 | | 12,539,672 | | 34,230,637 |
| Bois de charp .....pds cubes. | | 687,728 | | 1,555,307 | | 19,000 | | | | 2,262,035 |
| Douves.....nombre. | | 106,972 | | 211,436 | | | | 34,000 | | 352,408 |
| Bois de chauffage.....cordes | | 179 | | 201 | | | | | | 380 |
| | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. |
| | 317 | 106,048 | 427 | 118,071 | 208 | 172,873 | 268 | 92,442 | 1220 | 489,434 |
| 1889. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. |
| Blé | | 38,127 | | 28,054 | | 1,679 | | 46.767 | | 114,627 |
| Maïs | | 60,218 | | 43,819 | | 152,858 | | 96,700 | | 353,595 |
| Orge | | | | | | | | | | |
| Avoine | | 320 | | | | 25,347 | | 2,145 | | 27,812 |
| Pois | | | | | | | | | | |
| Seigle | | 948 | | 634 | | 336 | | | | 1,918 |
| Houille | | 3,976 | | 21,148 | | 712 | | 1,664 | | 27,500 |
| Diverses marchandises | | 6,339 | | 5,749 | | 25,082 | | 3,030 | | 40,200 |
| Bardeaux, artic. en bois, etc. | | | | 1 | | | | 51 | | 52 |
| Bois de service, scié. pds M.P. | | 5,789,226 | | 11,632,330 | | 11,792,850 | | 21,026,211 | | 50,240,617 |
| Bois de charp......pds cubes. | | 924,645 | | 2,934,989 | | | | | | 3,859,634 |
| Douves.....nombre. | | 35,700 | | 194,649 | | | | | | 220,349 |
| Bois de chauffage.....cordes. | | | | 46 | | | | | | 46 |
| | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. |
| | 342 | 110,056 | 443 | 117,400 | 202 | 204,542 | 142 | 50,622 | 1129 | 482,620 |
| 1890. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. |
| Blé | | 43,308 | | 35,633 | | 7,514 | | 32,239 | | 118,694 |
| Maïs | | 63,095 | | 51,439 | | 172,756 | | 40,104 | | 327,394 |
| Orge | | | | | | 3,304 | | 3,215 | | 6,519 |
| Avoine | | 479 | | 73 | | 27,030 | | | | 27,582 |
| Pois | | | | | | 14 | | | | 14 |
| Seigle | | 1,121 | | | | | | | | 1,121 |
| Houille | | 1,049 | | 21,732 | | | | 615 | | 23,396 |
| Diverses marchandises | | 3,146 | | 5,683 | | 32,194 | | 2,510 | | 43,533 |
| Bardeaux, artic. en bois, etc. | | 15 | | 1,266 | | 8 | | | | 1,289 |
| Bois de service, scié. pds M.P. | | 5,921,240 | | 5,167,201 | | 10,274,335 | | 14,290,800 | | 35,653,576 |
| Bois de charp......pds cubes. | | 1,141,194 | | 3,395,832 | | | | | | 4,537,026 |
| Douves.....nombre | | 12,255 | | 19,947 | | | | | | 32,202 |
| Bois de chauffage.....cordes. | | 15 | | 566 | | | | | | 581 |

I.—TABLEAU indiquant la quantité de fret qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Suite.*

| Articles. | Navires canadiens. | | | | Navires américains. | | | | Total. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | A vapeur. | | A voiles. | | A vapeur, | | A voiles. | | Vapeurs et voiliers. | |
| | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. |
| | 256 | 107,575 | 173 | 68,061 | 241 | 241,317 | 130 | 50,063 | 800 | 467,016 |
| 1891. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. |
| Blé | | 62,859 | | 56,953 | | 36,425 | | 33,853 | | 190,090 |
| Maïs | | 20,510 | | 9,550 | | 137,852 | | 17,039 | | 184,951 |
| Orge | | ..... | | ..... | | 5,444 | | 4,061 | | 9,505 |
| Avoine | | ..... | | ..... | | 50.212 | | 1,076 | | 51,288 |
| Pois | | 390 | | ..... | | ..... | | ..... | | 390 |
| Seigle | | 29,581 | | 11,296 | | 16,361 | | 7,343 | | 64,581 |
| Houille | | 158 | | 20,388 | | ..... | | 3,851 | | 24,397 |
| Diverses marchandises | | 8,369 | | 6,007 | | 37,537 | | 2,578 | | 54,491 |
| Bardeaux, art. en bois, etc. | | ..... | | ..... | | ..... | | 4 | | 4 |
| Bois de service, scié, pds M.P. | | 4,268,874 | | 4,648,824 | | 8,067,351 | | 18,745,628 | | 35,730,677 |
| Bois de charp. ....... pds cub. | | 449,406 | | 566,109 | | ..... | | ..... | | 1,015,515 |
| Douves ............. nombre | | 1,000 | | ..... | | ..... | | ..... | | 1,000 |
| Bois de chauffage ..... cordes | | ..... | | ..... | | ..... | | ..... | | ..... |
| | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage |
| | 239 | 100,324 | 186 | 73,140 | 245 | 248,837 | 134 | 52,087 | 804 | 474,388 |
| 1892. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. |
| Blé | | 74,578 | | 54,764 | | 60,364 | | 36,898 | | 226,604 |
| Maïs | | 17,477 | | 7,369 | | 146,080 | | 21,631 | | 192,548 |
| Orge | | ..... | | ..... | | 3,995 | | 2,438 | | 6,433 |
| Avoine | | ..... | | ..... | | 36,935 | | ..... | | 36,935 |
| Pois | | 524 | | ..... | | ..... | | ..... | | 524 |
| Seigle | | 5,066 | | ..... | | 3,718 | | 608 | | 9,392 |
| Houille | | 775 | | 13,350 | | ..... | | 1,365 | | 15,490 |
| Diverses marchandises | | 2,139 | | 2,786 | | 44,117 | | ..... | | 49,042 |
| Bardeaux, art. en bois, etc. | | 1 | | ..... | | 45 | | 9 | | 55 |
| Bois de service, scié, pds M.P. | | 6,278,253 | | 7,504,256 | | 10,494,692 | | 26,832,564 | | 51,109,765 |
| Bois de charp ...... pds cub. | | 754,213 | | 1,421,260 | | 2,601 | | 1,310 | | 2,179,384 |
| Douves ............. nombre | | 46,800 | | 32,838 | | ..... | | ..... | | 79,638 |
| Bois de chauffage ..... cordes | | ..... | | ..... | | ..... | | ..... | | ..... |
| | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. |
| | 193 | 100,107 | 143 | 58,652 | 390 | 375,682 | 236 | 122,326 | 962 | 656,767 |
| 1893. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. |
| Blé | | 83,447 | | 31,185 | | 72,671 | | 68,628 | | 255,931 |
| Maïs | | 23,817 | | 12,946 | | 313,246 | | 91,083 | | 441,092 |
| Orge | | 1,527 | | 183 | | 16,189 | | 562 | | 18,461 |
| Avoine | | 223 | | ..... | | 27,903 | | 3,038 | | 31,164 |
| Pois | | ..... | | ..... | | ..... | | ..... | | ..... |
| Seigle | | ..... | | ..... | | 3,216 | | 455 | | 3,671 |
| Houille | | 638 | | 13,580 | | ..... | | 5,849 | | 20,067 |
| Diverses marchandises | | 6,179 | | 286 | | 44,976 | | 1,647 | | 53,088 |
| Bardeaux, art. en bois, etc. | | ..... | | 15 | | 22 | | ..... | | 37 |
| Bois de service, scié, pds M.P. | | 13,750,267 | | 2,748,941 | | 17,359,573 | | 41,863,852 | | 75,722,633 |
| Bois de charp. ....... pds cub. | | 836,048 | | 1,437,893 | | 5,133 | | ..... | | 2,279,074 |
| Douves ............. nombre | | ..... | | 18,484 | | ..... | | ..... | | 18,484 |
| Bois de chauffage ..... cordes | | ..... | | ..... | | ..... | | ..... | | ..... |

I.—Tableau indiquant la quantité de fret qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Suite.*

| Articles. | Navires canadiens. | | Navires américains. | | Total. |
|---|---|---|---|---|---|
| | A vapeur. | A voiles. | A vapeur. | A voiles. | Vapeurs et voiliers. |
| | No. 199 — Tonnage 104,649 | No. 112 — Tonnage 57,668 | No. 287 — Tonnage 279,621 | No. 144 — Tonnage 63,770 | No. 742 — Tonnage 505,708 |
| 1894. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. |
| Blé | 98,586 | 54,444 | 79,715 | 37,095 | 268,840 |
| Maïs | 10,368 | 5,614 | 122,211 | 31,040 | 169,233 |
| Orge | 258 | ........ | 28,095 | ........ | 28,353 |
| Avoine | 175 | 107 | 27,621 | ........ | 27,903 |
| Pois | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| Seigle | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| Houille | 1,483 | 1,892 | 61 | 11,109 | 14,545 |
| Diverses marchandises | 16,949 | 664 | 83,198 | 1,977 | 102,788 |
| Bardeaux, art. en bois, etc. | 22 | ........ | ........ | ........ | 22 |
| Bois de service, scié, pds M.P. | 8,423,295 | 279,330 | 11,719,664 | 31,891,456 | 52,313,745 |
| Bois de charp. .... pds cub. | 771,328 | 1,578,981 | ........ | ........ | 2,350,309 |
| Douves .... nombre | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| Bois de chauffage .... cordes | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| | No. 209 — Tonnage 108,776 | No. 151 — Tonnage 73,895 | No. 205 — Tonnage 223,743 | No. 101 — Tonnage 41,327 | No. 666 — Tonnage 447,741 |
| 1895. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. |
| Blé | 72,895 | 68,935 | 29,345 | 30,723 | 201,898 |
| Maïs | 16,854 | 3,724 | 126,943 | 17,369 | 164,890 |
| Orge | 798 | 162 | 7,729 | ........ | 8,689 |
| Avoine | 1,531 | 246 | 16,442 | ........ | 18,219 |
| Pois | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| Seigle | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| Houille | 2 | 3,984 | ........ | 4,426 | 8,412 |
| Diverses marchandises | 37,356 | 2,361 | 67,705 | 1,324 | 108,746 |
| Bardeaux, art. en bois, etc. | 20 | ........ | 863 | 1,079 | 1,962 |
| Bois de service, scié, pds M.P. | 1,057,146 | 248,071 | 9,385,890 | 14,929,734 | 25,620,841 |
| Bois de charp. .... pds cub. | 1,027,913 | 2,049,368 | ........ | 35,000 | 3,112,281 |
| Douves .... nombre | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| Bois de chauffage .... cordes | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| | No. 224 — Tonnage 122,521 | No. 181 — Tonnage 82,543 | No. 343 — Tonnage 337,983 | No. 163 — Tonnage 96,506 | No. 911 — Tonnage 639,553 |
| 1896. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. |
| Blé | 113,331 | 90,979 | 78,741 | 34,476 | 317,527 |
| Maïs | 9,360 | 3,855 | 218,315 | 88,914 | 320,444 |
| Orge | 240 | ........ | 11,128 | ........ | 11,368 |
| Avoine | 441 | 1,270 | 24,847 | 1,620 | 28,178 |
| Pois | 1,403 | 1,354 | ........ | 273 | 3,030 |
| Seigle | 5,035 | 644 | 2,837 | 454 | 8,970 |
| Houille | 7 | 11,106 | 1,255 | 629 | 12,997 |
| Diverses marchandises | 29,820 | 1,452 | 82,319 | 4,374 | 117,965 |
| Bardeaux, art. en bois, etc. | 134 | ........ | 22 | ........ | 156 |
| Bois de service, scié, pds M.P. | 2,123,213 | ........ | 18,259,810 | 27,796,146 | 48,179,169 |
| Bois de charp. .... pds cub. | 942,923 | 1,649,145 | ........ | 246,024 | 2,838,092 |
| Douves .... nombre | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| Bois de chauffage .... cordes | ........ | ........ | ........ | 55 | 55 |

TABLEAU indiquant la quantité du fret monté par le canal Welland sur des navires canadiens et américains, pendant la saison de navigation en 1896.

| Articles. | Navires canadiens. | | Navires américains. | | Total. |
|---|---|---|---|---|---|
| | A vapeur. | A voiles. | A vapeur. | A voiles. | Vapeurs et voiliers. |
| | No. 216 — Tonnage. 120,614 | No. 184 — Tonnage. 81,618 | No. 331 — Tonnage. 327,911 | No. 163 — Tonnage. 95,791 | No. 894 — Tonnage. 625,934 |
| 1896. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. |
| *Classe nº 3.* | | | | | |
| Ciment et chaux hydraulique | 1,363 | 323 | 200 | | 1,886 |
| Poisson | 11 | | 477 | | 488 |
| Fer, chemin de fer | 1,687 | | | | 1,687 |
| " en gueuse | 28 | | | | 28 |
| " tout autre | 906 | 18 | 146 | | 1,070 |
| Sel | 822 | | | | 822 |
| Acier | | | | | |
| Articles non énumérés | 191 | 493 | 3,438 | 17 | 4,139 |
| *Classe nº 4.* | | | | | |
| Faïence et poterie | 84 | | 138 | | 222 |
| Marbre | | | | | |
| Manille | 3 | | | | 3 |
| Clous | 336 | 79 | | | 415 |
| Peinture | 42 | 9 | | | 51 |
| Poix et goudron | 56 | 40 | 29 | | 125 |
| Sucre | 1,869 | | 7,128 | | 8,997 |
| Etain | 195 | | 247 | | 442 |
| Marchandises non énumérés | 3,009 | 96 | 50,626 | | 53,731 |
| *Classe nº 5.* | | | | | |
| Articles en bois | 44 | | 119 | | 163 |
| Spéciaux | | | | | |
| Houille | 697 | 2,890 | 148,443 | 58,210 | 210,240 |
| Non énumérés | | | 672 | 486 | 1,158 |
| Total | 11,343 | 3,948 | 211,663 | 58,713 | 285,667 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Les navires à vapeur | canadiens | ont transporté | 11,343 | tonnes. |
| do voiles | do | do | 3,948 | do |
| do vapeur | américains | do | 211,663 | do |
| do voiles | do | do | 58,713 | do |

## FRET PASSÉ PAR LE CANAL WELLAND—RÉCAPITULATION.

### Canal Welland—Allant à l'ouest.

La quantité de fret qui a monté le canal Welland sur des navires canadiens et américains pendant la saison de navigation en 1896, est comme suit :—

| Sommaire. | Tonneaux. | Tonneaux. |
|---|---|---|
| Vapeurs canadiens | 11,343 | |
| Voiliers do | 3,948 | |
| Quantité totale, navires canadiens | .......... | 15,291 |
| Vapeurs américains | 211,663 | |
| Voiliers do | 58,713 | |
| Total, navires américains | ............ | 270,376 |
| Grand total de la quantité de fret qui a monté le canal Welland sur des navires canadiens et américains | ............ | 285,667 |

Sommaire de la quantité de fret passé sur le canal Welland pendant la saison de navigation en 1896.

| Sommaire. | Tonneaux. | Tonneaux. |
|---|---|---|
| Vapeurs canadiens, montée | 11,344 | |
| do descente | 182,180 | |
| Total, vapeurs canadiens | .......... | 193,523 |
| Voiliers canadiens, montée | 3,948 | |
| do descente | 143,659 | |
| Total, voiliers canadiens | ............ | 147,607 |
| Quantité totale, navires canadiens | .......... | 341,130 |
| Vapeurs américains, montée | 211,663 | |
| do descente | 449,911 | |
| Total, vapeurs américains | ............ | 661,574 |
| Voiliers américains, montée | 58,713 | |
| do descente | 182,178 | |
| Total, voiliers américains | ............ | 240,891 |
| Quantité totale, navires américains | ............ | 902,465 |
| Total, navires canadiens et américains | ...... | 1,243,595 |
| | Allant à l'est. | Allant à l'ouest. |
| Navires canadiens | 325,839 | 15,291 |
| Navires américains | 632,089 | 270,376 |
| Total | 957,928 | 285,667 |

K.—Tableau indiquant la quantité de fret passée à l'est du lac Erié, sur tout le parcours des canaux Welland et du Saint-Laurent, jusqu'à Montréal, pendant les saisons de navigation en 1884, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889, 1890, 1891, 1892, 1893, 1894, 1895 et 1896.

| Articles. | 1884. | 1885. | 1886. | 1887. | 1888. | 1889. | 1890. | 1891. | 1892. | 1893. | 1894. | 1895. | 1896. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. |
| *Classe n° 3.* | | | | | | | | | | | | | |
| Ciment et chaux hydraulique | | | | | | | | | | | | | 12 |
| Fer, en gueuse | | | | | | | | 371 | | | 195 | 79 | 5 |
| do tout autre | | 7 | 15 | | 418 | | | | | | 1 | 1,766 | 2,020 |
| Acier | | | | | | | | | | | | 394 | 542 |
| Pierre, pour la taille | | | | | | | | | | | | | 200 |
| Pommes | | 513 | 49 | 33 | | | | | 54 | | 50 | 28 | 1,263 |
| Orge | 38 | | | | | | | | | 600 | 258 | 959 | 240 |
| Maïs | 55,552 | 44,401 | 116,517 | 24,609 | 66,443 | 195,350 | 139,798 | 52,539 | 53,689 | 278,564 | 60,661 | 70,235 | 182,330 |
| Fleur de farine | 9,659 | 2,874 | 2,934 | 6,140 | 3,865 | 6,841 | 3,065 | 3,324 | 2,874 | 5,514 | 16,503 | 30,916 | 11,964 |
| Farines, toutes sortes | | 16 | 125 | 87 | 100 | 148 | 222 | 67 | 16 | | 4 | 65 | |
| Avoine | 872 | | | | | 320 | 479 | | | 9,761 | 175 | 1,654 | 12,373 |
| Pois | 433 | 11 | 608 | 362 | | | | 390 | 524 | | | | 3,020 |
| Seigle | 477 | | | | | 1,284 | 1,120 | 64,978 | 9,119 | 3,669 | | | 8,323 |
| Graines, toutes sortes | | 42 | 33 | | 12 | 3 | 2 | 2 | 75 | | | | 20 |
| Tabac, brut | | | 25 | | | | | 1 | | | | | |
| Blé | 84,822 | 52,157 | 86,815 | 160,063 | 93,915 | 70,815 | 75,515 | 159,785 | 194,281 | 209,212 | 212,557 | 158,643 | 255,198 |
| Tous autres produits agricoles, légumes | | 1 | | 17 | | 798 | 3 | 2 | | | 29 | | 29 |
| Peaux vertes et sal., cornes et sab. | | | | | | | | | 20 | | | | |
| Chevaux | | 2 | 1 | 1 | 2 | 2 | 3 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Saindoux et huile de saindoux | | | 22 | | 54 | | | 100 | | | | | |
| Lard | 318 | 30 | 936 | 418 | 265 | 1,220 | 221 | 201 | | | 717 | | 1 |
| Tous autres produits agricoles, animaux | | 4 | 68 | 29 | 39 | 32 | 117 | | 103 | | | | |
| Total, classe n° 3 | 152,171 | 100,058 | 208,148 | 191,759 | 165,113 | 276,813 | 220,545 | 281,762 | 260,757 | 507,321 | 291,151 | 264,740 | 477,541 |
| *Classe n° 4.* | | | | | | | | | | | | | |
| Cendre | 36 | 97 | 44 | 113 | 85 | 107 | 70 | 40 | 17 | 23 | 19 | 34 | 94 |
| Faïence | | | | | | | | | | | | | 5 |
| Meubles | 10 | 5 | 6 | 9 | 2 | | 1 | 2 | 1 | | 2 | | |
| Verrerie, toutes sortes | | | | | 3 | | 1 | 1 | | | | | 9 |
| Mélasses | | | 28 | | | | | | | | | 100 | 167 |

K.—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'est du lac Erié, sur tout le parcours des canaux Welland et du Saint-Laurent, jusqu'à Montréal, etc.—*Fin.*

| Articles. | 1884. | 1885. | 1886. | 1887. | 1888. | 1889. | 1890. | 1891. | 1892. | 1893. | 1894. | 1895. | 1896. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. |
| *Classe n° 4—Fin.* | | | | | | | | | | | | | |
| Clous | 1 | .... | .... | 1 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| Huile | 78 | 7 | 6 | 14 | .... | 4 | 6 | .... | .... | .... | .... | 6 | 23 |
| Peinture | .... | .... | 1 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 2 | .... |
| Poix et goudron | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| Guénilles | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 4 |
| Sucre | .... | .... | .... | 15 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 1 |
| Pierre, brute | 317 | .... | .... | 12 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| Térébenthine | 1 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| Whisky, bière, et autres spiritueux | .... | .... | 8 | .... | 3 | 20 | 26 | 105 | 6 | 1 | .... | 101 | .... |
| Marchandises non énumérées | 37 | 29 | 100 | 72 | 105 | 193 | 142 | 278 | 36 | 4 | 330 | 558 | 376 |
| Total, classe n° 4 | 480 | 138 | 193 | 236 | 198 | 324 | 246 | 426 | 60 | 28 | 351 | 801 | 679 |
| *Classe n° 5.* | | | | | | | | | | | | | |
| Barils, vides | 37 | 128 | 6 | 88 | 40 | .... | .... | .... | 1 | .... | .... | 1 | .... |
| Bois de service, scié | 7,531 | 19,945 | 18,707 | 7,001 | 5,175 | 6,118 | 3,579 | 3,908 | 1,678 | 667 | 683 | 1,117 | 657 |
| Douves, pipes et barils | 200 | 856 | 332 | 184 | 139 | .... | .... | .... | 8 | .... | .... | .... | .... |
| do Indes occident. et pipes | 863 | .... | 287 | 131 | 1,623 | 270 | .... | .... | 200 | .... | .... | .... | .... |
| Bois de charpente, sur navires | .... | 639 | 1,330 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| do en radeaux | 7,365 | 11,128 | 15,410 | 14,390 | 11,586 | 9,302 | .... | 5,680 | 400 | .... | .... | .... | 1,200 |
| Articles en bois | 68 | 76 | 101 | 45 | 25 | .... | 1 | .... | .... | .... | 6 | .... | .... |
| Total, classe n° 5 | 16,064 | 32,772 | 36,173 | 21,839 | 18,588 | 15,690 | 3,580 | 9,588 | 2,327 | 667 | 689 | 1,118 | 1,857 |
| *Classe spéciale.* | | | | | | | | | | | | | |
| Houille | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| Grand total | 168,715 | 132,968 | 244,514 | 213,834 | 183,899 | 292,827 | 224,371 | 291,776 | 263,144 | 508,016 | 292,191 | 266,659 | 480,077 |

L.—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'ouest de Montréal, sur tout le parcours des canaux du Saint-Laurent et Welland, jusqu'au lac Erié, pendant les saisons de navigation en 1884, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889, 1890, 1891, 1892, 1893, 1884, 1895 et 1896.

| Articles. | 1884. | 1885. | 1886. | 1887. | 1888. | 1889. | 1890. | 1891. | 1892. | 1893. | 1894. | 1895. | 1896. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. |
| *Classe 3.* | | | | | | | | | | | | | |
| Briques | 200 | 44 | 66 | 3 | 187 | 84 | 252 | 469 | | | 1 | 24 | 15 |
| Ciment et chaux hydraulique | 219 | 117 | 498 | 1,740 | 1,177 | 823 | 62 | 2,380 | 1,570 | 3,169 | 2,281 | 1,859 | 1,686 |
| Argile, chaux et sable | | | 1 | 134 | 95 | 3 | 8 | 206 | 240 | | 253 | | |
| Poisson | | | 1 | 95 | 1 | 80 | 26 | 7 | 426 | 465 | 512 | | 11 |
| Gypse | | 13 | | | | | | | | | | | |
| Fer, chemin de fer | 2,031 | 12,356 | 6,629 | 153 | 9,148 | 15,513 | 20,003 | 2,855 | 1,171 | 6,576 | 20 | | 1,687 |
| do en gueuse | 43 | 23 | 10 | 368 | 573 | 250 | 20 | 112 | 74 | 25 | | 56 | 28 |
| do tout autre | 366 | 290 | 76 | 1,997 | 297 | 290 | 584 | 595 | 387 | 543 | 114 | 1,831 | 727 |
| Sel | 802 | 1,574 | 5,609 | 4,197 | 3,599 | 4,216 | 7,440 | 4,391 | 2,034 | 995 | 843 | 932 | 822 |
| Acier | 142 | | 1 | 423 | 3 | 3 | 1 | | 269 | 426 | 248 | 528 | |
| Pierre, pour la taille | | 7 | | | | | 12 | | 145 | | | | 4 |
| Fleur de farine | | | | | | | 48 | | | 3 | | | |
| Foin | | | | | | | | | | | | 124 | |
| Farine | | | | | 31 | | | | | | 15 | | |
| Avoine | | | | | | | | | | | | | |
| Pommes de terre | | | | 4 | | | | | | | | | |
| Graines, de toutes sortes | | | | | 24 | 215 | 100 | | | | 33 | 25 | 99 |
| Produits agricoles non énumérés, légumes | 1 | 1 | | | 35 | 19 | | 52 | | | 5 | 26 | |
| Peaux vertes | | | | | | | | | | | | 26 | |
| Chevaux | | | | | | 2 | | | | | | | 1 |
| Saindoux et huile de saindoux | | 3 | | 3 | | | 72 | | 16 | | | 1 | |
| Lard | 45 | | | | | | 33 | | | | | | |
| Laine | | | | 4 | | | 13 | 2 | 13 | | | | |
| Tous autres articles non énumérés | | | 6 | 4 | 77 | | 1 | 2 | | | 10 | | |
| Total, classe 3 | 3,849 | 14,428 | 12,897 | 9,125 | 15,247 | 21,498 | 28,675 | 11,071 | 6,345 | 12,202 | 4,335 | 5,432 | 5,080 |
| *Classe 4.* | | | | | | | | | | | | | |
| Cendre, potasse et perlasse | | 226 | 20 | | | | 10 | 31 | 88 | | | | |
| Faïence et poterie | 47 | 10 | 40 | 164 | 336 | 112 | 11 | 251 | 8 | 98 | 107 | 12 | 83 |
| Bois de teinture, etc | | | 1 | 4 | | | | | | | | | |
| Meubles | 1 | | 9 | 1 | 1 | | | 1 | 3 | | | | |

L. —TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'ouest de Montréal, sur tout le parcours des canaux du Saint-Laurent et Welland, jusqu'au lac Erié, etc.—*Fin.*

| Articles. | 1884. | 1885. | 1886. | 1887. | 1888. | 1889. | 1890. | 1891. | 1892. | 1893. | 1894. | 1895. | 1896. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. |
| *Classe 4—Fin.* | | | | | | | | | | | | | |
| Verrerie, toutes sortes | 160 | 32 | 39 | 53 | 77 | 71 | 23 | 30 | 152 | 365 | 175 | 394 | 612 |
| Manille | 17 | ........ | 7 | 5 | 1 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 11 | ........ | ........ |
| Mélasse | ........ | ........ | 23 | 1 | 7 | 56 | ........ | ........ | 32 | 43 | 42 | 20 | 1 |
| Clous | 160 | 205 | 389 | 147 | 578 | 736 | 453 | 560 | 276 | 472 | 500 | 1,149 | 409 |
| Huile, en barils | 80 | 10 | 82 | 28 | 22 | 9 | 11 | 64 | 2 | 44 | 8 | 31 | 33 |
| Peinture | 161 | 24 | 36 | 80 | 59 | 49 | 24 | 61 | 15 | 70 | 8 | 75 | 49 |
| Poix et goudron | 1 | ........ | 5 | 1 | ........ | ........ | 13 | 22 | 15 | 26 | 152 | 67 | 60 |
| Résine | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 1 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| Cendre de soudre | 1,427 | 164 | 975 | 1,116 | 1,196 | 766 | 554 | 377 | 352 | 68 | 94 | 84 | 74 |
| Pierre taillée | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 14 | ........ | ........ | 17 |
| Sucre | 290 | 64 | 316 | 207 | 98 | 7 | 551 | 412 | 1,320 | 2,218 | 2,724 | 1,430 | 1,873 |
| Etain | 1,832 | 10 | 549 | 2,225 | 198 | 480 | 40 | 23 | 27 | 34 | 327 | 396 | 395 |
| Térébenthine | 1 | ........ | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| Blanc de plomb | 3 | ........ | 3 | 4 | 2 | 4 | 19 | 3 | 6 | 35 | 2 | 7 | 10 |
| Blanc de céruse | ........ | 9 | ........ | 7 | ........ | 33 | 34 | 50 | 71 | 31 | 1 | 113 | 56 |
| Whisky, bière, etc | 364 | 259 | 174 | 287 | 228 | 124 | 350 | 294 | 220 | 26 | 53 | 77 | 51 |
| Marchandises non énumérées | 1,001 | 712 | 1,008 | 619 | 1,259 | 1,422 | 1,180 | 810 | 538 | 799 | 900 | 1,268 | 1,247 |
| Total, classe 4 | 5,545 | 1,725 | 3,677 | 4,950 | 4,063 | 3,870 | 3,276 | 2,989 | 3,125 | 4,343 | 5,104 | 5,123 | 4,970 |
| *Classe 5.* | | | | | | | | | | | | | |
| Barils, vides | ........ | ........ | 227 | ........ | ........ | 2 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| Bois de service, scié, sur navires | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| Articles en bois | 3 | 2 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| Total, classe 5 | 3 | 2 | 227 | ........ | ........ | 2 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| *Classe spéciale.* | | | | | | | | | | | | | |
| Houille | 28 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| Grand total | 9,425 | 16,155 | 16,801 | 14,075 | 19,310 | 25,370 | 31,951 | 14,060 | 9,470 | 16,545 | 9,439 | 10,555 | 10,050 |

M.—Tableau indiquant la quantité de fret passée à l'est par le canal Welland, de ports américains à des ports américains, dans les saisons de navigation depuis 1884 jusqu'à 1896, inclusivement.

| Articles. | 1884. | 1885. | 1886. | 1887. | 1888. | 1889. | 1890. | 1891. | 1892. | 1893. | 1894. | 1895. | 1896. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. |
| *Classe 3.* | | | | | | | | | | | | | |
| Briques | | | 41 | | | | 4 | | | | | | |
| Ciment et chaux hydraulique | | | 31 | | 4 | | | | | | | | |
| Poisson | | | | 2 | | | | 1 | | 5 | 5 | | |
| Fer, chemin de fer | | | | | | | | | | | | 181 | |
| do tout autre | 40 | | 45 | | | 520 | 1 | 10 | 1 | 102 | | 214 | |
| Sel | | | 1 | | | | | 494 | | | | | |
| Acier | | | | | 3 | | | | 1 | | | | 498 |
| Pierre, pour la taille | 15 | | | | | | | | | | | | |
| Pommes | | | | | | | | | | | | | |
| Orge | | | | 1,709 | 2 | | 6,519 | 8,113 | 6,433 | 16,751 | 28,095 | 7,904 | 11,128 |
| Maïs | 53,707 | 63,229 | 93,503 | 83,431 | 102,974 | 147,045 | 180,842 | 127,494 | 131,222 | 198,777 | 105,329 | 100,512 | 175,094 |
| Farine | 1,715 | 124 | 7,591 | 11,780 | 8,563 | 5,017 | 9,204 | 6,802 | 11,018 | 6,588 | 17,795 | 10,169 | 16,224 |
| Foin, pressé | 13 | | | | | | | | | | | | |
| Farines, de toutes sortes | 8,170 | | 13,201 | 10,726 | 11,598 | 17,224 | 20,482 | 26,096 | 31,724 | 36,352 | 60,390 | 46,316 | 46,456 |
| Tourteaux oléagineux | | | | | | | | | | | 29 | | |
| Avoine | 9,874 | 882 | 4,790 | 12,050 | 26,510 | 27,492 | 27,030 | 52,823 | 36,935 | 23,870 | 27,621 | 16,442 | 16,137 |
| Pommes de terre | | | | | | 1 | 1 | | | | | | |
| Seigle | | | | | 179 | | | | | 864 | | | 490 |
| Graines, de toutes sortes | 511 | | 236 | 44 | 48 | 151 | 135 | 256 | 50 | 16 | | 14 | 78 |
| Blé | 40,956 | 53,235 | 53,258 | 37,678 | 39,999 | 39,229 | 31,527 | 32,097 | 26,950 | 28,187 | 53,846 | 27,881 | 34,878 |
| Produits agricoles, légumes | | | 2 | 2 | | | 14 | 42 | | | | | |
| Peaux vertes et salées, etc. | 73 | | 414 | 170 | 39 | | | | | | | 8 | 41 |
| Chevaux | 6 | | 1 | 2 | | 1 | 1 | 3 | | 2 | 4 | | 3 |
| Saindoux et huile de saindoux, etc | 7 | | 13 | 14 | 19 | 32 | 30 | 10 | | 1 | | 6 | 1,348 |
| Viandes, autres que le lard | 4 | | 1 | 18 | 14 | 3 | 15 | 2 | 29 | | | 30 | |
| Lard | | | 106 | 108 | 19 | 21 | 88 | 73 | 1 | 52 | 56 | 87 | 390 |
| Moutons | 1 | | | | | | | | | | | | |
| Laine | | | 1,125 | 86 | 18 | 452 | | 1,237 | 70 | 80 | 1,484 | 1,536 | 900 |
| Total, classe 3 | 115,092 | 117,470 | 174,359 | 157,820 | 189,986 | 237,188 | 275,893 | 255,553 | 244,433 | 311,647 | 294,654 | 211,300 | 303,665 |
| *Classe 4.* | | | | | | | | | | | | | |
| Instruments aratoires | | | | 9 | | | | | | | | | |
| Poterie et faïencerie | | | | | 1 | 1 | | | | | | | |
| Meubles | 16 | | 21 | 24 | 30 | 30 | 21 | 7 | | 6 | | 2 | |



10—4*****

M.—Tableau indiquant la quantité de fret passée à l'est par le canal Welland, de ports américains à des ports américains, dans les saisons de navigation depuis 1884 jusqu'à 1896, inclusivement—*Fin.*

| Articles. | 1884. | 1885. | 1886. | 1887. | 1888. | 1889. | 1890. | 1891. | 1892. | 1893. | 1894. | 1895. | 1896. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. |
| *Classe 4—Fin.* | | | | | | | | | | | | | |
| Verrerie, de toutes sortes | 1 | | 2 | | | | | 1 | | | | | |
| Clous | 26 | | 4 | | | | | | | | 57 | | |
| Huile, en barils | 255 | | 6 | 8 | | | | 1 | | | | 30 | 1,005 |
| Peinture | | | | | | | 3 | | 44 | | | | |
| Soude, cendre de | | | | | | | | | | | | | |
| Pierre, brute | 7 | | 38 | | | 2 | | | | | | | |
| Sucre | | | | | | | | | | | | 59 | 165 |
| Blanc de plomb | | | | | | | 1 | | | | | | |
| Whisky, bière et tous autres spiritueux | 26 | | 21 | 63 | 151 | 190 | 228 | 167 | 46 | 83 | | 15 | |
| Marchandises non énumérées | 481 | 2 | 824 | 469 | 1,453 | 1,679 | 1,822 | 1,865 | 1,331 | 1,693 | 2,976 | 7,656 | 3,990 |
| Total, classe 4 | 812 | 2 | 916 | 573 | 1,638 | 1,902 | 2,075 | 2,041 | 1,422 | 1,782 | 3,033 | 7,762 | 5,160 |
| *Classe 5.* | | | | | | | | | | | | | |
| Barils, vides | | | | | | | | | | 9 | | | 10 |
| Bois de chauffage, sur navires | | | | | | | | | | | | | 165 |
| Bois de serv. scié do | 43,713 | 44,668 | 43,776 | 29,845 | 28,333 | 55,074 | 38,030 | 45,504 | 54,173 | 68,985 | 62,905 | 41,974 | 75,515 |
| Perches | | | | | | | | | | | | | |
| Traverses de ch. de fer, sur navires | | | | | | | | | | | | 446 | |
| Bardeaux | 76 | 111 | 463 | | 6 | 51 | | | | 13 | | | |
| Douves, baril | | | | | 82 | | | | | | | | |
| Bois équarri, sur navires | | | | | | | | | | | | 500 | |
| Articles en bois, etc | 11 | | 2 | 26 | 141 | 333 | 8 | 4 | 54 | | | | 12 |
| Total, classe 5 | 43,800 | 44,779 | 44,241 | 29,871 | 28,562 | 55,458 | 38,038 | 45,508 | 54,227 | 69,007 | 62,905 | 42,920 | 75,702 |
| *Classe spéciale.* | | | | | | | | | | | | | |
| Houille | 4,293 | 4,974 | 5,400 | 1,163 | 878 | 1,124 | 615 | 1,382 | 651 | 2,123 | 727 | 603 | 1,255 |
| Pierre, impropre à la taille | | | | | | 1,681 | 18 | | | | | | |
| Kryolithe | | | | | | | 1,620 | 1,773 | | | | | |
| Total, classe spéciale | 4,293 | 4,974 | 5,400 | 1,163 | 878 | 2,805 | 2,253 | 3,155 | 651 | 2,123 | 727 | 603 | 1,255 |
| Grand total | 163,997 | 167,225 | 224,916 | 189,427 | 221,064 | 297,353 | 318,259 | 306,257 | 300,733 | 384,559 | 361,319 | 262,585 | 385,782 |

N.—TABLEAU indiquant le nombre de navires et leurs cargaisons de blé, partis du canal Welland à destination de ports à l'ouest de Port-Colborne ; la quantité transbordée à Kingston et Prescott, et la quantité de chaque cargaison passée par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal, pendant la saison de navigation en 1896.

| Noms des navires. | Première cargaison passée par le canal Welland. | Quantité transbordée à Kingston et Prescott. | Cargaison passée par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal. |
|---|---|---|---|
| | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. |
| Vapeur canadien "Acadia" | 636 | 203 | 433 |
| " " | 447 | .... | 325 |
| " " | 628 | 201 | 427 |
| " "Arabian" | 1,201 | 665 | 536 |
| " "Lake Michigan" | 496 | 188 | 308 |
| " " | 420 | 145 | 275 |
| " " | 504 | 183 | 321 |
| Voilier canadien "Dunmore" | 1,221 | 451 | 770 |
| " "Hiawatha" | 1,170 | 687 | 483 |
| " "Thrush" | 1,245 | 421 | 824 |
| " "Winnipeg" | 1,481 | 852 | 629 |
| Total | 9,449 | 3,996 | 5,331 |

| | |
|---|---|
| Nombre de cargaisons de blé | 11 |
| Quantité passée par le canal Welland jusqu'à Kingston et Prescott | 9,449 ton'x. |
| " transbordée à Kingston et Prescott | 3,996 " |
| " transportée à Montréal sans transbordement à Kingston et Prescott | 5,331 " |

N.—TABLEAU indiquant le nombre de navires et leurs cargaisons de maïs, partis du canal Welland à destination de ports à l'ouest de Port-Colborne ; la quantité transbordée à Kingston et Prescott, et la quantité de chaque cargaison passée par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal, pendant la saison de navigation en 1896.

| Noms des navires. | Première cargaison passée par le canal Welland. | Quantité transbordée à Kingston et Prescott. | Cargaison passée par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal |
|---|---|---|---|
| | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux |
| Vapeur canadien "Acadia" | 611 | 157 | 45 |
| " "Arabian" | 1,143 | 597 | 546 |
| " "Cuba" | 672 | 284 | 388 |
| " " | 504 | 198 | 306 |
| " " | 392 | ..... | 392 |
| " " | 392 | ..... | 392 |
| " "Melbourne" | 392 | ..... | 392 |
| Voilier canadien "Winnipeg" | 1,501 | 842 | 659 |
| Total | 5,607 | 2,078 | 3,529 |

| | |
|---|---|
| Nombre de cargaisons de maïs | 8 |
| Quantité passée pour le canal Welland jusqu'à Kingston et Prescott | 5,607 ton'x. |
| " transbordée à Kingston et Prescott | 2,078 " |
| " transportée à Montréal sans transbordement à Kingston et Prescott. | 3,529 " |

RÉCAPITULATION du nombre de navires passés par le canal Welland avec cargaisons de grain à destination de Montréal, la quantité transbordée à Kingston, et la quantité transportée à Montréal, pour la saison de 1896.

| — | Nombre de cargaisons. | Total. |
|---|---|---|
| Blé | 11 | |
| Maïs | 8 | |
| Total | | 19 |
| | Tonneaux. | Tonneaux. |
| Quantité de blé passée par le canal Welland à destination de Montréal | 9,449 | |
| do maïs do do | 5,607 | |
| Total passé par le canal Welland | | 15,056 |
| Quantité des susdites cargaisons transbordées à Kingston et Prescott :— | | |
| Blé | 3,996 | |
| Maïs | 2,078 | |
| Total transbordé | | 6,074 |
| Quantité des susdites cargaisons transportées à Montréal sans transbordement à Kingston et Prescott :— | | |
| Blé | 5,331 | |
| Maïs | 3,529 | |
| Total de la quantité à Montréal | | 8,860 |
| Total | | 14,934 |

O.—TABLEAU indiquant la quantité de grain qui a descendu le canal Welland jusqu'à Kingston sur les navires canadiens et américains, ayant pris le canal à Port-Colborne, pendant la saison de navigation de 1896.

| — | NAVIRES CANADIENS. | | | | NAVIRES AMÉRICAINS. | | | | TOTAL. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | A vapeur. | | A voiles. | | A vapeur. | | A voiles. | | Vapeurs et voiliers. | |
| | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. | No. | Tonnage. |
| | 116 | 80,893 | 80 | 49,016 | 109 | 105,441 | 49 | 35,743 | 354 | 271,093 |

| | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. |
|---|---|---|---|---|---|
| Orge | 240 | ..... | ..... | ..... | 240 |
| Maïs | 9,360 | 3,855 | 84,832 | 40,923 | 138,970 |
| Avoine | 441 | 1,270 | 8,710 | 1,620 | 12,041 |
| Pois | 1,403 | 1,354 | ..... | 273 | 3,030 |
| Seigle | 5,035 | 644 | 2,347 | 454 | 8,480 |
| Blé | 112,431 | 91,879 | 54,568 | 24,251 | 283,129 |
| Total | 128,910 | 99,002 | 150,457 | 67,521 | 445,890 |

116 cargaisons sur des vapeurs canadiens, quantité totale ............ 128,910 ton'x
80 do do voiliers do do ............ 99,002 do
109 do do vapeurs américains do ............ 150,457 do
49 do do do do ............ 67,521 do

P.—QUANTITÉ totale de grain arrivée à Kingston sur des navires qui ont passé par le canal Welland pendant la saison de navigation de 1896.

| Résumé. | | Tonneaux. | Tonneaux. |
|---|---|---|---|
| Vapeurs canadiens—116 cargaisons de grain | | 128,910 | |
| Voiliers do 80 do | | 99,002 | |
| Total, navires canadiens | | .......... | 227,912 |
| Vapeurs américains—109 cargaisons de grain | | 150,457 | |
| Voiliers do 49 do | | 67,521 | |
| Total, navires américains | | .......... | 217,978 |
| Total, navires canadiens et américains | | .......... | 445,890 |
| Distribuées comme suit :— | | | |
| 19 cargaisons arrivées à Kingston et Prescott dans des navires canadiens avec un chargement de | | 15,056 | ....... |
| Transbordé à Kingston et Prescott | | 6,074 | ......... |
| Quantité transportée à Montréal sans transbordement à Kingston et Prescott | | .......... | 8,982 |
| Nav. arr. à Kingston et Prescott et qui ont déchargé toutes leurs carg. comme suit: | | | |
| 177 cargaisons dans des navires canadiens | 212,856 | | |
| 158 do do américains | 217,978 | | |
| Quantité moyenne déchargée | | 430,834 | |
| Quantité transbordée à Montréal | | 372,183 | |
| Total, quantité transbordée de Kingston et Prescott à Montréal | | .......... | 378,657 |
| do restant à Kingston et Prescott | | .......... | 58,251 |
| Total | | .......... | 445,890 |

Q.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de grain qui a descendu le canal Welland jusqu'à Kingston et Prescott pour les saisons de navigation de 1895 et 1896.

| | 1895. | | 1896. | |
|---|---|---|---|---|
| | Nombre de cargaisons. | Tonneaux. | Nombre de cargaisons. | Tonneaux. |
| Quantité arrivée à Kingston et Prescott dans des navires canadiens | 123 | 136,617 | 196 | 227,912 |
| Quantité arrivée à Kingston et Prescott dans des navires américains | 56 | 73,987 | 158 | 217,978 |
| Total | 179 | 210,604 | 354 | 445,890 |
| Quantité transbordée à Kingston et Prescott dans des navires canadiens pour Montréal | ............ | 203,658 | ............ | 378,257 |
| Quantité transportée à Montréal sans transbordement à Kingston et Prescott | ............ | 4,488 | ............ | 8,982 |
| Quantité restant à Kingston et Prescott | ............ | 2,458 | ............ | 58,651 |
| Total | .......... | 210,604 | ............ | 445,890 |

3 navires ont transporté leurs cargaisons sans transbordement en 1896, contre aucun en 1895.
16 navires ont allégé leurs cargaisons en 1896, contre 4 en 1895.
335 navires ont déchargé toutes leurs cargaisons en 1896, contre 169 en 1895.

R.—ÉTAT indiquant le nombre de navires, leur tonnage, le nombre de passagers et la quantité de tonneaux de fret descendus par les canaux des rapides du Saint-Laurent pendant la saison de navigation de 1896.

| Destination. | Numéro de section. | Nombre de navires. | Tonnage de navires. | Nombre de passagers. | Classe trois. | Classe quatre. | Classe cinq. | Péages. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | $ c. |
| Prescott à Montréal | 4 | 82 | 46,478 | 7,887 | 557 | 836 | .... | 1,388 31 |
| do Lachine | 3 | 21 | 11,475 | 1,062 | 629 | 247 | ... | 252 45 |
| do Valleyfield | 2 | 18 | 11,644 | 1,484 | 198 | 138 | ...... | 146 68 |
| Dickinson's-Landing à Montréal | 3 | 4 | 2,270 | 173 | ........ | 10 | ..... | 27 29 |
| do do Lachine | 2 | 1 | 691 | .......... | ........ | ........ | .... | 2 60 |
| Valleyfield à Montréal | 2 | 39 | 23,749 | 2,310 | 82 | 172 | .... | 228 08 |
| do Lachine | 1 | 181 | 21,908 | 1,877 | 1,025 | 278 | 1 | 143 18 |
| Lachine à Montréal | 1 | 298 | 62,377 | 19,240 | 628 | 272 | ..... | 544 22 |
| Total | .... | 644 | 180,592 | 34,033 | 3,119 | 1,953 | 1 | $2,732 81 |

S.—Quantité de houille passée par le canal Welland depuis 1895 jusqu'à 1896 inclusivement, et le montant des péages perçus sur cette houille, sont comme suit :—

| Année. | De ports canadiens à des ports canadiens. | De ports canadiens à des ports canadiens. | De ports américains à des ports américains. | | De ports américains à des ports canadiens. | | Total, tonneaux. | Montant des péages perçus. — Taux, 20 c. par tonneau. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | | |
| | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | | $ c. |
| 1885 | | | 193,442 | 4,974 | 10,321 | 31,350 | 240,087 | 48,017 40 |
| 1886 | | | 184,564 | 5,400 | 22,187 | 49,724 | 261,875 | 52,375 00 |
| 1887 | | | 81,617 | 1,163 | 26,775 | 25,968 | 135,523 | 27,104 60 |
| 1888 | | | 172,381 | 878 | 17,365 | 27,183 | 217,807 | 43,561 40 |
| 1889 | | | 226,352 | 1,124 | 12,036 | 25,931 | 265,443 | 53,188 60 |
| 1890 | 80 | | 116,616 | 615 | 17,280 | 22,781 | 202,372 | 38,222 30 |
| 1891 | | | 185,190 | 1,382 | 17,374 | 20,698 | 224,644 | 44,928 20 |
| 1892 | | | 183,244 | 651 | 12,391 | 15,330 | 211,616 | 42,284 13 |
| 1893 | | | 204,704 | 2,123 | 8,325 | 17,944 | 233,096 | 46,619 20 |
| 1894 | | | 187,794 | 727 | 1,269 | 13,947 | 203,737 | 40,789 93 |
| 1895 | 4 | | 148,887 | 603 | 1,565 | 7,807 | 158,866 | 31,773 05 |
| 1896 | 20 | 210 | 206,093 | 1,255 | 4,127 | 11,740 | 223,445 | 44,668 20 |

Note.—Les péages sur la houille bitumineuse passée par le canal Welland pendant la saison de 1890 ont été réduits de 20 à 10 centins le tonneau, par A.C. du 11 mai 1890, pour la saison de 1890 seulement, le taux pour 1891, 1892, 1893, 1894, 1895 et 1896 étant de 20 centins le tonneau pour le passage soit à l'est ou à l'ouest.

T.—État indiquant la quantité de houille passée par les canaux du Saint-Laurent pendant les saisons de 1895 à 1896, inclusivement.

| Année. | Quantité passée en franchise. | Quantité descendue à Montréal. | Quantité totale montée et descendue. | Montant des péages perçus sur la quantité descendue à Montréal. |
|---|---|---|---|---|
| | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. | $ c. |
| 1885 | 5,035 | 122,829 | 127,864 | 18,424 35 |
| 1886 | 3,301 | 118,802 | 122,103 | 17,820 70 |
| 1887 | 7,579 | 121,618 | 129,197 | 18,242 70 |
| 1888 | 8,341 | 123,050 | 131,391 | 18,423 90 |
| 1889 | 5,360 | 124,290 | 129,650 | 18,604 90 |
| 1890 | 6,538 | 135,168 | 141,706 | 20,275 20 |
| 1891 | 7,951 | 141,701 | 149,652 | 21,255 15 |
| 1892 | 7,543 | 157,134 | 164,677 | 23,570 10 |
| 1893 | 2,285 | 147,139 | 149,424 | 22,070 85 |
| 1894 | 16,213 | 169,552 | 185,765 | 25,432 80 |
| 1895 | | 165,151 | 165,151 | 24,772 65 |
| 1896 | 689 | 161,551 | 162,240 | 24,232 65 |

Note.—La houille monte en franchise les canaux du Saint-Laurent.

U.—ETAT comparatif de la quantité de fret descendue par le canal Welland, indiquant la quantité destinée à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall, et la quantité destinée à des ports américains, Oswégo, Ogdensburg, etc., sur le côté sud du lac Ontario, pour les années 1895 à 1896, inclusivement.

| Articles. | Quantité descendue jusqu'à Montréal. | Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall. | Quantité descendue à des ports américains. |
|---|---|---|---|
| 1885. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. |
| Alcalis, potasse et perlasse | 97 | ..... | ..... |
| Pommes | 513 | ..... | ..... |
| Produits agricoles, non énumérés, légumes | 1 | ..... | ..... |
| do do animaux | 2 | ..... | ..... |
| Orge | ..... | ..... | 228 |
| Houille | ..... | 31,350 | 4,974 |
| Maïs | 44,401 | 9,906 | 63,229 |
| Poterie et faïencerie | 1 | ..... | ..... |
| Fleur de farine | 2,874 | ..... | 124 |
| Meubles | 5 | 11 | ..... |
| Chevaux | 2 | 1 | ..... |
| Fer, en gueuse | ..... | 100 | ..... |
| do tout autre | 7 | ..... | ..... |
| Minerai de fer | ..... | ..... | 987 |
| Saindoux et huile de saindoux | ..... | 2 | ..... |
| Farines, de toutes sortes | 16 | ..... | ..... |
| Avoine | ..... | ..... | 882 |
| Huile, en barils | 7 | 568 | ..... |
| Pois | 11 | ..... | ..... |
| Peinture | ..... | 68 | ..... |
| Lard | 30 | ..... | ..... |
| Sel | ..... | 407 | ..... |
| Pierre, pour la taille | ..... | 3,749 | ..... |
| do ouvrée | ..... | 8 | ..... |
| Graines, de toutes sortes | 42 | 10 | ..... |
| Spiritueux, bière, etc | ..... | 25 | ..... |
| Suif | 2 | 4 | ..... |
| Blé | 52,157 | 2,003 | 53,235 |
| Marchandises, non énumérées | 28 | 8 | 2 |
| Barils, vides | 128 | 8 | ..... |
| Bois de chauffage, sur navires | ..... | 540 | ..... |
| Bois de service, scié | 19,945 | 6,774 | 49,561 |
| Douves et fonds de barils | 856 | 604 | ..... |
| Bardeaux | ..... | ..... | 111 |
| Bois de construction, carré | 11,767 | 69,616 | ..... |
| Articles en bois | 76 | ..... | ..... |
| Total | 132,968 | 125,762 | 173,333 |

Une remise de 10 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, l'avoine, les pois, l'orge et le seigle à destination de Montréal, par A. C. du 17 juin 1885, et une remise de 18 centins par tonneau du 1er juillet 1885, par A. C. du 4 juillet 1885.

U.—ETAT comparatif de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

| Articles. | Quantité descendue jusqu'à Montréal. | Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall. | Quantité descendue à des ports américains. |
|---|---|---|---|
| 1886. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. |
| Alcalis, potasse et perlasse | 44 | 10 | 11 |
| Pommes | 49 | .... | .... |
| Produits agricolés, non énumérés, légumes | .... | 1 | 1 |
| Briques | .... | .... | 41 |
| Ciment et chaux hydraulique | .... | .... | 26 |
| Houille | .... | 49,724 | 5,400 |
| Maïs | 116,517 | 8,871 | 93,503 |
| Fleur de farine | 2,934 | .... | 7,591 |
| Meubles | 6 | 15 | 21 |
| Verrerie, de toutes sortes | .... | .... | 2 |
| Chevaux | 1 | .... | 1 |
| Peaux vertes et salées, etc | .... | .... | 414 |
| Fer, en gueuse | .... | 617 | 43 |
| do tout autre | 15 | 12 | 1 |
| Saindoux et huile de saindoux | 22 | 9 | 13 |
| Farines, toutes sortes | 125 | 18 | 13,201 |
| Viandes, autres que le lard | 67 | 64 | 1 |
| Marbre | .... | 2 | .... |
| Mélasse | 28 | 7 | .... |
| Clous | .... | .... | 4 |
| Avoine | .... | 41 | 4,790 |
| Huile | 6 | 28 | 6 |
| Pois | 608 | .... | .... |
| Lard | 936 | 407 | 106 |
| Peinture | 1 | 1 | .... |
| Guenilles | .... | .... | 13 |
| Sel | .... | 29 | 1 |
| Pierre, pour la taille | .... | 4,314 | .... |
| do ouvrée | .... | 103 | 38 |
| Graines, toutes sortes | 33 | 3 | 236 |
| Sucre | .... | .... | 3 |
| Spiritueux, bière, etc | 8 | 12 | 21 |
| Tabac, brut | 25 | .... | .... |
| Suif | 1 | 2 | 1 |
| Blé | 86,815 | 969 | 53,258 |
| Laine | .... | .... | 1,125 |
| Marchandises, non énumérées | 100 | 46 | 793 |
| Barils, vides | 6 | 2 | .... |
| Flottes | .... | 20 | .... |
| Bois de service, scié, sur navires | 18,707 | 7,546 | 53,124 |
| Mâts, espars, etc | .... | 22 | .... |
| Douves et fonds de baril | .... | 57 | .... |
| do do pipes | 332 | 339 | .... |
| do do Indies occidentales | 287 | 444 | .... |
| Bardeaux | .... | 12 | 463 |
| Bois de construction, carré | 16,740 | 44,335 | .... |
| Articles en bois | 101 | 45 | 2 |
| Total | 244,514 | 118,127 | 234,254 |

Une remise de 18 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, l'avoine, l'orge et le seigle, à destination de Montréal, par A. C. du 21 avril 1886.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

| Articles. | Quantité descendue jusqu'à Montréal. | Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall. | Quantité descendue à des ports américains. |
|---|---|---|---|
| 1887. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. |
| Alcalis, potasse et perlasse | 113 | | |
| Pommes | 33 | | |
| Produits agricoles, non énumérés, légumes | | | 2 |
| Instruments aratoires | | | 9 |
| Orge | | | 1,709 |
| Houille | | 25,968 | 1,163 |
| Maïs | 24,609 | 6,898 | 83,431 |
| Poisson | | | 2 |
| Fleur de farine | 6,140 | | 11,780 |
| Meubles | 9 | 9 | 24 |
| Chevaux | 1 | 1 | 2 |
| Peaux, vertes et salées, etc | | | 170 |
| Fer, en gueuse | | 1,137 | |
| " tout autre | | 7 | |
| Saindoux et huile de saindoux | | 6 | 14 |
| Farines, de toutes sortes | 87 | 42 | 10,726 |
| Viandes, autres que le lard | 29 | 15 | 18 |
| Clous | 1 | | |
| Avoine | | | 12,050 |
| Huile | 14 | 190 | 8 |
| Tourteaux oléagineux | 17 | | |
| Pois | 362 | | |
| Lard | 418 | 86 | 108 |
| Pierre, pour la taille | | 3,531 | |
| " ouvrée | 12 | 543 | |
| Graines | | 4 | 44 |
| Sucre | 15 | | 1 |
| Spiritueux | | 99 | 63 |
| Blé | 160,063 | 4,940 | 37,678 |
| Laine | | | 86 |
| Toutes autres marchandises non énumérées | 72 | 123 | 468 |
| Barils, vides | 88 | | 24 |
| Bois de service, scié | 7,001 | 1,816 | 44,733 |
| Douves et fonds, barils | | 27 | |
| " " pipes | 184 | | |
| " " Indes occidentales | 131 | 838 | |
| Bois de construction, carré | 14,390 | 21,351 | |
| Articles en bois et bois en partie ouvré | 45 | 1 | 2 |
| Total | 213,834 | 67,632 | 204,315 |

Une remise de 18 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge et le seigle à destination de Montréal, par un arrêté en conseil du 20 avril 1888.

U.—ETAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

| Articles. | Quantité descendue jusqu'à Montréal. | Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall. | Quantité descendue à des ports américains. |
|---|---|---|---|
| 1888. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. |
| Alcalis, potasse et perlasse | 85 | | |
| Pommes | | 45 | |
| Orge | | | 2 |
| Ciment et chaux hydraulique | | | 4 |
| Houille | | 27,183 | 878 |
| Maïs | 66,443 | 25,469 | 102,974 |
| Faïencerie et poterie | | 4 | 1 |
| Fleur de farine | 3,865 | | 8,563 |
| Meubles | 2 | 1 | 30 |
| Verrerie, de toutes sortes | 3 | 2 | |
| Foin, pressé | | 20 | |
| Chevaux | 2 | | |
| Peaux, vertes et salées | | | 39 |
| Fer, en gueuse | | 549 | |
| do tout autre | 418 | 490 | |
| Saindoux et huile de saindoux | 54 | 12 | 18 |
| Farines, de toutes sortes | 100 | | 11,598 |
| Viandes, autres que le lard | 39 | 6 | 14 |
| Avoine | | | 26,510 |
| Huile | | 3 | |
| Pois | | 54 | |
| Lard | 265 | 61 | 19 |
| Guenilles | | | 14 |
| Seigle | | 632 | 179 |
| Pierre, pour la taille | | 6,535 | |
| do ouvrée | | 126 | |
| Graines, de toutes sortes | 12 | 1 | 48 |
| Acier | | | 3 |
| Sucre | | 2 | 4 |
| Spiritueux | 3 | 2 | 151 |
| Suif | | | 1 |
| Blé | 93,915 | 14,365 | 39,999 |
| Laine | | | 18 |
| Tous autres effets et marchandises non énumérés | 105 | 34 | 1,435 |
| Barils, vides | 40 | | 133 |
| Bois de service, scié | 5,174 | 4,515 | 45,818 |
| Douves et fonds, barils | 15 | 7 | |
| do pipes | 124 | | |
| do Indes occidentales | 1,623 | 13 | |
| do saloirs | 1 | 1 | |
| Bardeaux | | | 6 |
| Bois de construction, carré, sur navires | 11,586 | 33,669 | |
| Articles en bois | 25 | | 8 |
| Total | 183,899 | 113,801 | 238,467 |

Une remise de 18 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge et le seigle à destination de Montréal, par un arrêté en conseil du 20 avril 1888.

U.—État comparatif de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

| Articles. | Quantité descendue jusqu'à Montréal. | Quantité descendue à des ports canadiens, entre Port-Dalhousie et Cornwall. | Quantité descendue à des ports américains. |
|---|---|---|---|
| 1889. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. |
| Alcalis, potasse et perlasse | 107 | 5 | ........ |
| Houille | ........ | 25,931 | 1,124 |
| Maïs | 195,350 | 11,200 | 147,045 |
| Faïencerie et poterie | ........ | 1 | 1 |
| Poisson | ........ | 5 | ........ |
| Fleur de farine | 6,841 | ........ | 5,017 |
| Meubles | ........ | 4 | 30 |
| Chevaux | 2 | ........ | 1 |
| Fer, en gueuse | ........ | 613 | ........ |
| " tout autre | ........ | ........ | 520 |
| Saindoux et huile de saindoux | ........ | 5 | 19 |
| Farines, de toutes sortes | 148 | ........ | 17,224 |
| Viandes, autres que le lard | 32 | 2 | 3 |
| Mélasse | ........ | ........ | 88 |
| Avoine | 320 | ........ | 27,492 |
| Huile, en barils | 4 | 2 | ........ |
| Tourteaux oléagineux | 798 | ........ | ........ |
| Pommes de terre | ........ | ........ | 1 |
| Lard | 1,220 | 114 | 21 |
| Seigle | 1,284 | 634 | ........ |
| Sel | ........ | 316 | ........ |
| Pierre pour la taille | ........ | 6,784 | ........ |
| do ouvrée | ........ | 11 | 2 |
| do impropre à la taille | ........ | 375 | 1,681 |
| Graines, de toutes sortes | 3 | ........ | 151 |
| Spiritueux, bière, etc | 20 | 8 | 190 |
| Suif | ........ | ........ | 13 |
| Blé | 70,815 | 7,241 | 39,229 |
| Laine | ........ | ........ | 452 |
| Marchandises | 193 | 129 | 1,591 |
| Barils, vides | ........ | ........ | 173 |
| Bois de service, scié | 6,118 | 4,669 | 71,055 |
| Mâts, espars, etc | ........ | 220 | ........ |
| Traverses de chemin de fer | ........ | 852 | ........ |
| Bilots | ........ | ........ | 158 |
| Douves et fonds, barils | ........ | 4 | ........ |
| do pipes | 202 | 304 | ........ |
| do Indes occidentales | 68 | 559 | ........ |
| Bardeaux | ........ | ........ | 51 |
| Piquets, etc | ........ | 17 | ........ |
| Bois de construction, carré | 9,302 | 70,579 | 240 |
| Articles en bois, etc | ........ | ........ | 2 |
| Total | 292,827 | 130,584 | 313,574 |

Une remise de 18 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge et le seigle à destination de Montréal, par un arrêté en conseil du 18 mars 1889.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

| Articles. | | Quantité descendue jusqu'à Montreal. | Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall. | Quantité descendue à des ports américains. |
|---|---|---|---|---|
| 1890. | | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. |
| Alcalis | | 70 | | |
| Tous autres produits, animaux | | 14 | | |
| do légumes | | 1 | | |
| Orge | | | | 6,519 |
| Briques | | | | 4 |
| Houille | | | 22,781 | 615 |
| Maïs | | 134,966 | 11,584 | 180,842 |
| Poisson | | 49 | | |
| Fleur de farine | | 3,065 | | 9,204 |
| Meubles | | 1 | 1 | 21 |
| Verre, de toutes sortes | | 1 | | |
| Chevaux | | 3 | | 1 |
| Fer, tout autre | | | | 1 |
| Cryolithe | | | 1,280 | 1,620 |
| Saindoux et huile de saindoux | | | 5 | 30 |
| Farine | | 222 | | 20,482 |
| Viandes | | | | 15 |
| Avoine | | 479 | 73 | 27,030 |
| Huile, en barils | | 6 | | |
| Peinture | | 2 | | |
| Pois | | | | 3 |
| Lard | | | | 14 |
| Pommes de terre | | 221 | 19 | 88 |
| Seigle | | | | 1 |
| Sel | | 1,120 | 1 | |
| Pierre, pour la taille | | | 701 | |
| do ouvrée | | | 5,761 | |
| Graines, de toutes sortes | | | 639 | 18 |
| Spiritueux, etc | | 2 | | 135 |
| Suif | | 26 | | 228 |
| Blé | | 54 | | |
| Blanc de plomb | | 75,515 | 5,241 | 31,527 |
| Marchandises | | | | 1 |
| Barils, vides | | 142 | 32 | 1,822 |
| Bois de chauffage, sur navires | | | | 7 |
| Bois de service, scié, sur navires | | | 1,398 | |
| do en radeaux | | 3,195 | 3,767 | 47,590 |
| Douves et fonds, pipes | | 384 | | |
| do Indes occidentales | | | 187 | |
| Bardeaux | | | 36 | |
| Bois de construction, carré, sur navires | | | | 14 |
| do en radeaux | | | 73,112 | |
| Articles en bois | | | 17,683 | |
| | | 1 | | 1 |
| Maïs | 16,033 | 219,539 | 144,301 | 327,833 |
| Avoine | 400 | | | |
| | | 16,433 | | *16,433 |
| Total | | 235,972 | 144,301 | 311,400 |

* Cette quantité de grain a été transbordée à Ogdensburg et descendue par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal.

Une remise de 18 centins des péages sur le canal Welland a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge, le seigle et l'avoine (pour l'exportation), à destination de Montréal ou quelque port à l'est de ce point, par arrêtés en conseil du 28 février et du 5 mai 1890.

U.—ETAT comparatif de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

| Articles. | Quantité descendue jusqu'à Montréal. | Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et C rnwall. | Quantité descendue à des ports américains. |
|---|---|---|---|
| 1891. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. |
| Alcalis | 40 | ..... | ..... |
| Produits agricoles | 2 | ..... | 42 |
| Orge | ..... | ..... | 8,113 |
| Maïs | 52,539 | 5,144 | 127,494 |
| Houille | ..... | 20,698 | 1,382 |
| Fleur de farine | 3,324 | ..... | 6,802 |
| Poisson | ..... | ..... | 1 |
| Meubles | 2 | 2 | 7 |
| Verre | 1 | ..... | 1 |
| Chevaux | 2 | 2 | 3 |
| Foin | ..... | 21 | ..... |
| Fer, en gueuse | 371 | 128 | ..... |
| do tout autre | ..... | 1,036 | 10 |
| Saindoux et huile de saindoux | 100 | 16 | 10 |
| Farines de toutes sortes | 67 | ..... | 26,096 |
| Viandes, autres que le lard | ..... | 1 | 2 |
| Mélasse | ..... | 20 | 18 |
| Avoine | ..... | ..... | 52,823 |
| Huile | ..... | ..... | 1 |
| Pois | 390 | ..... | ..... |
| Lard | 201 | ..... | 73 |
| Guenilles | ..... | ..... | 60 |
| Seigle | 64,978 | 969 | ..... |
| Graines, de toutes sortes | 2 | ..... | 256 |
| Sel | ..... | 1,861 | 494 |
| Pierre, pour la taille | ..... | 6,602 | ..... |
| do brute | ..... | 7 | ..... |
| Tabac | 1 | ..... | ..... |
| Suif | ..... | 9 | 8 |
| Blé | 159,785 | 692 | 32,097 |
| Douves, pipes | ..... | 8 | ..... |
| Whisky et toutes autres liqueurs | 105 | 57 | 167 |
| Laine | ..... | ..... | 1,237 |
| Marchandises | 278 | 6 | 1,779 |
| Cryolithe | ..... | 1,098 | 1,773 |
| Bois de service, sur navires | 2,991 | 1,300 | 56,456 |
| do en radeaux | 917 | ..... | ..... |
| Bois de construction, carré, en radeaux | 5,680 | 14,638 | ..... |
| Barils | ..... | ..... | 4 |
| | 291,776 | 54,315 | 317,209 |
| Maïs ..... 12,169 | | | |
| Blé ..... 5,648 | | | |
| | 17,817 | ..... | *17,817 |
| Total | 309,593 | 54,315 | 299,392 |

* Cette quantité de grain a été transbordée à Ogdensburg et descendue par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal.

Une remise de 18 centins par tonneau des péages sur le canal Welland a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge, le seigle et l'avoine (pour l'exportation) à destination de Montréal ou quelque port à l'est de ce point, par arrêté en conseil du 25 mars 1891.

U.—ETAT comparatif de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

| Articles. | Quantité descendue jusqu'à Montréal. | Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall. | Quantité descendue à des ports américains. |
|---|---|---|---|
| 1892. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. |
| Alcalis, potasse et perlasse | 17 | 2 | .......... |
| Pommes | 54 | .......... | .......... |
| Orge | .......... | .......... | 6,433 |
| Maïs | 53,689 | 7,637 | 131,222 |
| Houille | .......... | 14,839 | 651 |
| Fleur de farine | 2,874 | .......... | 11,018 |
| Poisson | 9 | .......... | .......... |
| Meuble | 1 | .......... | 7 |
| Peaux, vertes et salées | 20 | .......... | .......... |
| Chevaux | 2 | .......... | .......... |
| Fer, chemin de fer | .......... | 100 | .......... |
| do tout autre | .......... | 765 | 1 |
| Farines, de toutes sortes | 16 | .......... | 31,724 |
| Viandes, autres que le lard | 94 | .......... | 29 |
| Avoine | .......... | .......... | 36,935 |
| Huile | .......... | 7 | .......... |
| Pois | 524 | .......... | .......... |
| Pommes de terre | .......... | .......... | 1 |
| Lard | .......... | .......... | 44 |
| Seigle | 9,119 | 273 | .......... |
| Sel | .......... | 865 | .......... |
| Graines, de toutes sortes | 75 | .......... | 50 |
| Acier | .......... | .......... | 1 |
| Pierre, pour la taille | .......... | 1,264 | .......... |
| Sucre | .......... | .......... | 20 |
| Blé | 194,281 | 5,373 | 26,950 |
| Whisky, bière, spiritueux, etc | 6 | 15 | 46 |
| Laine | .......... | .......... | 70 |
| Marchandises non énumérées | 36 | 13 | 1,304 |
| Barils, vides | 1 | .......... | 29 |
| Bois de service, scié, sur navires | 1,678 | 150 | 83,403 |
| Bois de construction, carré | 440 | 42,768 | 440 |
| Douves et fonds, pipes | 8 | 80 | .......... |
| do Indes occidentales | 200 | 76 | .......... |
| Bardeaux | .......... | .......... | 25 |
| Total | 263,144 | 74,227 | 330,403 |
| *Blé | +4,341 | —4,341 | .......... |
| Total | 267,485 | 69,886 | 330,403 |

* Cette quantité de blé a été prise de Kingston à Ogdensburg et emmagasinée dans les élévateurs, et subséquemment transbordée à Montréal.

Une remise de 18 centins par tonneau des péages sur le canal Welland a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge, le seigle, l'avoine, la graine de lin et le sarrasin, descendus sur toute la longueur des canaux de Welland et du Saint-Laurent, jusqu'à Montréal, ou autres ports à l'est de Montréal, et tels produits exportés du pays, et dans ces cas seulement.

U.—État comparatif de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

| Articles. | Quantité descendue jusqu'à Montréal. | Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall. | Quantité descendue à des ports américains. |
|---|---|---|---|
| 1893. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. |
| Alcalis, potasse et perlasse | 23 | ..... | ..... |
| Orge | 600 | 1,110 | 16,751 |
| Briques | ..... | 1,251 | ..... |
| Maïs | 278,564 | 5,752 | 156,776 |
| Houille | ..... | 17,944 | 2,123 |
| Fleur de farine | 5,514 | ..... | 6,588 |
| Poisson | ..... | ..... | 5 |
| Meubles | ..... | ..... | 6 |
| Chevaux | 1 | 1 | 2 |
| Fer en gueuse | ..... | ..... | 100 |
| do tout autre | ..... | ..... | 2 |
| Farines, de toutes sortes | ..... | 1,025 | 36,352 |
| Viandes, autres que le lard | ..... | ..... | 1 |
| Avoine | 9,761 | 1,090 | 20,313 |
| Lard | ..... | ..... | 52 |
| Seigle | 3,669 | 1 | 1 |
| Sel | ..... | 286 | ..... |
| Graines, de toutes sortes | ..... | ..... | 16 |
| Blé | 209,212 | 17,602 | 29,117 |
| Whisky, bière, etc | 1 | ..... | 83 |
| Laine | ..... | ..... | 80 |
| Marchandises non énumérées | 4 | 2 | 1,693 |
| Barils, vides | ..... | ..... | 9 |
| Bois de chauffage (en radeaux) | ..... | 15 | ..... |
| Bois de service, scié, sur navires | 667 | 1,981 | 123,665 |
| Bardeaux | ..... | ..... | 13 |
| Bois de construction, carré | ..... | 45,605 | ..... |
| Douves et fonds, barils | ..... | 12 | ..... |
| do pipes | ..... | 7 | ..... |
| do Indes occidendales | ..... | 53 | ..... |
| Total | 508,016 | 93,737 | 393,748 |

Il n'y a eu aucune remise de taux de péage sur le grain passé par le canal Welland et descendu à Montréal pendant la saison de navigation de 1893.

Les péages ont cependant été réduits par arrêté du conseil du 13 février 1893, comme suit:—" Pour la saison de 1893, les taux de péage pour le passage des articles suivants : blé, maïs, pois, orge, seigle, graine de lin et sarrasin, allant à l'ouest par le canal Welland, 10 cts le tonneau ; et allant à l'ouest par les canaux du Saint-Laurent, 10 cts le tonneau ; mais les articles ayant payé le droit de 10 cts sur le canal Welland passeront exempts de droits sur les canaux du Saint-Laurent."

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

| Articles. | Quantité descendue jusqu'à Montréal. | Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall. | Quantité descendue à des ports américains. |
|---|---|---|---|
| 1894. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. |
| Pommes | 50 | ..... | ..... |
| Alcalis | 19 | ..... | ..... |
| Orge | 258 | ..... | 28,095 |
| Briques | ..... | 552 | ..... |
| Houille | ..... | 13,818 | 727 |
| Maïs | 60,661 | 3,243 | 105,329 |
| Bois de teinture et matières tinctoriales | ..... | 4 | 2 |
| Poisson | ..... | ..... | 5 |
| Fleur de farine | 16,503 | 41 | 16,880 |
| Meubles | 2 | 3 | ..... |
| Chevaux | 1 | 2 | 4 |
| Fer, en gueuse | 195 | 2,170 | ..... |
| do tout autre | 1 | 183 | ..... |
| Farines, de toutes sortes | 4 | ..... | 60,390 |
| Clous | ..... | ..... | 57 |
| Avoine | 175 | 107 | 27,621 |
| Tourteaux oléagineux | 29 | ..... | ..... |
| Huile, en barils | ..... | 27 | ..... |
| Lard | 717 | ..... | 56 |
| Sel | ..... | 133 | ..... |
| Spiritueux, bière, etc | ..... | 3 | ..... |
| Sucre | ..... | ..... | 52 |
| Blé | 212,557 | 13,349 | 42,934 |
| Blanc de plomb | 16 | ..... | ..... |
| Laine | ..... | ..... | 1,484 |
| Marchandises non énumérées | 314 | ..... | 2,889 |
| Barils, vides | ..... | 16 | ..... |
| Bois de service, scié, sur navires | 683 | ..... | 86,545 |
| Bois de construction, carré, sur navires | ..... | 47,030 | ..... |
| Articles en bois | 6 | ..... | ..... |
| Total | 292,191 | 80,681 | 373,070 |

Il n'y a eu aucune remise des taux de péages sur le grain passé par le canal Welland et descendu à Montréal pendant la saison de navigation de 1894.

Les péages ont cependant été réduits par arrêté du conseil du 13 février 1893, comme suit :—"Pour la saison de 1894, les taux de péages pour le passage des articles suivants : blé, maïs, pois, orge, seigle, graine de lin et sarrasin, allant à l'ouest par le canal Welland, 10 cts le tonneau ; et allant à l'ouest par les canaux du Saint-Laurent, 10 cts le tonneau ; mais les articles ayant payé le droit de 10 cts sur le canal Welland passeront exempts de droits sur les canaux du Saint-Laurent."

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

| Articles. | Quantité descendue jusqu'à Montréal. | Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall. | Quantité descendue à des ports américains. |
|---|---|---|---|
| 1895. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. |
| Pommes | 28 | | |
| Alcalis | 34 | 15 | |
| Orge | 959 | | 7,730 |
| Briques | | 651 | |
| Houille | | 7,809 | 603 |
| Maïs | 70,235 | 2,912 | 91,743 |
| Fleur de farine | 30,916 | 1,824 | 10,265 |
| Meubles | | 12 | 2 |
| Verre | | 1 | |
| Chevaux | 1 | 1 | |
| Peaux, etc | | | 8 |
| Fer, chemin de fer | | | 181 |
| do en gueuse | 79 | 1,994 | |
| do tout autre | 1,766 | 1,408 | 214 |
| Saindoux et huile de saindoux | | | 6 |
| Farines, de toutes sortes | 65 | | 46,316 |
| Viandes, autres que le lard | | | 30 |
| Mélasse | 100 | | |
| Avoine | 1,654 | 123 | 16,442 |
| Huile, en barils | 6 | 41 | 30 |
| Lard | | | 87 |
| Peinture | 2 | | |
| Sel | | 36 | |
| Pierre, pour la taille | | 430 | |
| Graines, de toutes sortes | | | 14 |
| Acier | 394 | | 462 |
| Sucre | | | 59 |
| Spiritueux, bière, etc | 101 | 84 | 15 |
| Tabac | | 16 | |
| Blé | 158,643 | 29,061 | 17,908 |
| Laine | | | 1,536 |
| Marchandises non énumérées* | 558 | 1,302 | 7,656 |
| Baril, vides | 1 | | |
| Bois, scié, sur navires | 1,117 | 492 | 43,286 |
| Traverses de chemin de fer | | | 1,942 |
| Bardeaux | | 19 | |
| Bois de construction, carré, sur navires | | 63,715 | 500 |
| Total | 266,659 | 111,946 | 247,035 |

* De ce montant 3,469 tonnes sont descendues à Kingston en 1894, furent emmagasinées là et transportées à Montréal en 1895, et 245 tonnes sont descendues à Ogdenburg en 1894, emmagasinées là et transbordées à Montréal en 1895.

U.—État comparatif de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

| Articles. | Quantité descendue jusqu'à Montréal. | Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall. | Quantité descendue à des ports américains. |
|---|---|---|---|
| 1896. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. |
| Tous autres (légumee) | 29 | | |
| Pommes | †1,263 | | |
| Alcalis | 94 | | |
| Orge | 240 | | 11,128 |
| Ciment et chaux hydraulique | 12 | | |
| Houille | | 11,742 | 1,255 |
| Maïs | 182,330 | 19,688 | 118,426 |
| Verrerie | 5 | | |
| Poisson | | 2 | |
| Fleur de farine | 11,964 | 13,846 | 16,224 |
| Meubles | | 3 | |
| Verre | 9 | 3 | |
| Foin, pressé | | 563 | |
| Peaux, etc | | | 41 |
| Chevaux | 1 | 1 | 3 |
| Fer, chemin de fer | | 1,192 | |
| do en gueuse | 5 | 1,559 | |
| do tout autre | 2,020 | 1,725 | |
| Saindoux et huile de saindoux | | | 1,348 |
| Farines, de toutes sortes | | 500 | 46,456 |
| Mélasse | 167 | | |
| Avoine | 12,373 | 1,454 | 14,351 |
| Huile, en barils | 23 | | 1,005 |
| Pois | 3,020 | 10 | |
| Lard | 1 | | 390 |
| Guenilles | 4 | | |
| Seigle | 8,323 | 647 | |
| Sel | | 80 | |
| Graines, de toutes sortes | 20 | | 78 |
| Acier | 542 | 11,317 | 498 |
| Sucre | 1 | | 165 |
| Tabac | | 1 | |
| Blé | *254,763 | 51,587 | 16,467 |
| Laine | | 8 | 900 |
| Marchandises non énumérées | 376 | 54 | 3,990 |
| Barils, vides | | | 10 |
| Bois de chauffage, sur navires | | | 165 |
| Bois, scié, sur navires | 657 | 1,286 | 78,397 |
| Bardeaux | | 94 | 40 |
| Bois de construction, carré, sur navires | | 55,588 | |
| do en radeaux | 1,200 | | |
| Article en bois | | | 12 |
| Total | 479,442 | 172,950 | 311,349 |

† 523 tonnes de cette quantité de pommes ont payé pleins péages par sections sur le canal Welland, et conséquemment n'apparaissent pas à l'état d'entier parcours du canal Welland.

* De ce montant 5,290 tonnes sont descendues à Kingston en 1895, furent emmagasignées là et transbordées à Montréal en 1896.

U.—ÉTAT indiquant la quantité de fret descendue par le canal Welland à des ports canadiens, etc.—*Suite.*

RÉCAPITULATION.

| Articles. | Quantité descendue jusqu'à Montréal. | Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall. | Quantité descendue à des ports américains, sur le côté sud du lac Ontario. |
|---|---|---|---|
| 1885. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. |
| Orge | ........ | ........ | 228 |
| Maïs | 44,401 | 9,906 | 63,229 |
| Avoine | ........ | ........ | 882 |
| Pois | 11 | ........ | ........ |
| Seigle | ........ | ........ | ........ |
| Blé | 52,157 | 2,003 | 53,235 |
| Total du grain | 96,569 | 11,909 | 117,574 |
| Autres articles | 36,399 | 113,853 | 55,759 |
| Total | 132,968 | 125,762 | 173,333 |
| 1886. | | | |
| Orge | ........ | ........ | ........ |
| Maïs | 116,517 | 8,871 | 93,503 |
| Avoine | ........ | 41 | 4,790 |
| Pois | 608 | ........ | ........ |
| Seigle | ........ | ........ | ........ |
| Blé | 86,815 | 969 | 53,258 |
| Total du grain | 203,940 | 9,881 | 151,551 |
| Autres articles | 40,574 | 108,246 | 82,703 |
| Total | 244,514 | 118,127 | 234,254 |
| 1887. | | | |
| Orge | ........ | ........ | 1,709 |
| Maïs | 24,609 | 6,898 | 83,431 |
| *Avoine | ........ | ........ | 12,050 |
| Pois | 362 | ........ | ........ |
| Seigle | ........ | ........ | ........ |
| Blé | 160,063 | 4,940 | 37,678 |
| Total du grain | 185,034 | 11,838 | 134,868 |
| Autres articles | 28,800 | 55,794 | 69,447 |
| Total | 213,834 | 67,632 | 204,315 |
| 1888. | | | |
| Orge | ........ | ........ | 2 |
| Maïs | 66,443 | 25,469 | 102,974 |
| Avoine | ........ | ........ | 26,510 |
| Pois | ........ | 54 | ........ |
| Seigle | ........ | 632 | 179 |
| Blé | 93,915 | 14,365 | 39,999 |
| Total du grain | 160,358 | ‡40,520 | 169,664 |
| Autree articles | 23,541 | 73,281 | 68,803 |
| Total | 183,899 | 113,801 | 238,467 |

* Il n'y a pas eu de remise sur l'avoine pour 1887.
† Il n'y a pas eu de remise sur l'avoine pour 1888.
‡ En conséquence d'une crevasse dans le canal Cornwall, 14,921 tonneaux sur la quantité du grain ci-dessus ont été transbordés à Montréal par les chemins de fer Canadien du Pacifique et Grand-Tronc, et une remise de 18 centins par tonneau allouée.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité du fret descendue par le canal Welland, etc.—*Fin.*

RÉCAPITULATION—*Suite.*

| Articles. | Quantité descendue jusqu'à Montréal. | Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall. | Quantité descendue à des ports américains, sur le côté sud du lac Ontario. |
|---|---|---|---|
| 1889. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. |
| Orge | .... | .... | .... |
| Maïs | 195,350 | 11,200 | 147,045 |
| * Avoine | 320 | .... | 27,492 |
| Pois | .... | .... | .... |
| Seigle | 1,284 | 634 | .... |
| Blé | 70,815 | 7,241 | 39,229 |
| Total du grain | 267,769 | 19,075 | 213,766 |
| Autres articles | 25,158 | 111,509 | 99,808 |
| Total | 292,927 | 130,584 | 313,574 |
| 1890. | | | |
| Orge | .... | .... | 6,519 |
| Maïs | 150,999 | 11,584 | 180,842 |
| Avoine | 879 | 73 | 27,030 |
| Pois | .... | .... | 14 |
| Seigle | 1,120 | 1 | .... |
| Blé | 75,515 | 5,241 | 31,527 |
| Total du grain | 228,513 | 16,899 | †245,932 |
| Autres articles | 7,459 | 127,402 | 81,901 |
| Total | 235,972 | 144,301 | 327,833 |
| 1891. | | | |
| Orge | .... | .... | 8,113 |
| Maïs | 52,539 | 5,144 | 127,494 |
| Avoine | .... | .... | 52,823 |
| Pois | 390 | .... | .... |
| Seigle | 64,978 | 969 | .... |
| Blé | 159,785 | 692 | 32,097 |
| Total du grain | 277,692 | 6,805 | 220,527 |
| Transbordé à Ogdensburg pour Montréal | +17,817 | .... | −17,817 |
| Total | 295,509 | .... | 202,710 |
| Autres articles | 14,084 | 47,510 | 96,682 |
| Grand total | 309,593 | 54,315 | 299,392 |
| 1892. | | | |
| Orge | .... | .... | 6,433 |
| Maïs | 53,689 | 7,637 | 131,222 |
| Avoine | .... | .... | 36,935 |
| Pois | 524 | .... | .... |
| Seigle | 9,119 | 273 | .... |
| Blé | 194,281 | 5,373 | 26,950 |
| Total du grain | 257,613 | 13,283 | 201,540 |
| Quantité prise à Ogdensburg et transbordée à Montréal | ‡ 4,341 | 4,341 | .... |
| Total | 261,954 | 8,942 | 201,540 |
| Autres articles | 5,531 | 60,944 | 128,863 |
| Total | 267,485 | 69,886 | 330,403 |

* Il n'y a pas eu de remise sur l'avoine pour 1889.
† Sur cette quantité de grain, 16,433 tonneaux ont été transbordés à Ogdensburg pour Montréal.
‡ Cette quantité de blé a été transportée de Kingston à Ogdensburg et emmagasinée dans les élévateurs, et subséquemment transbordée à Montréal.

U.—ÉTAT indiquant la quantité de fret descendue par le canal Welland à des ports canadiens, etc.—*Suite.*

RECAPITULATION—*Suite.*

| Articles. | Quantité descendue jusqu'à Montréal. | Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall. | Quantité descendue à des ports américains sur le côté sud du lac Ontario. |
|---|---|---|---|
| 1893. | Tonneaux. | Tonneaux. | Tonneaux. |
| Orge | 600 | 1,110 | 16,751 |
| Maïs | 278,564 | 5,752 | 156,776 |
| Avoine | 9,761 | 1,090 | 20,313 |
| Pois | .... | .... | .... |
| Seigle | 3,669 | 1 | 1 |
| Blé | 209,212 | 17,602 | 29,117 |
| Total du grain | 501,806 | 25,555 | 222,958 |
| Autres articles | 6,210 | 68,182 | 170,790 |
| Total | 508,016 | 93,737 | 393,748 |
| 1894. | | | |
| Orge | 258 | .... | 28,095 |
| Maïs | 60,661 | 3,243 | 105,329 |
| Avoine | 175 | 107 | 27,621 |
| Pois | .... | .... | .... |
| Seigle | .... | .... | .... |
| Blé | 212,557 | 13,349 | 42,934 |
| Total du grain | 273,651 | 16,699 | 203,979 |
| Autres articles | 18,540 | 63,982 | 169,091 |
| Total | 292,191 | 80,681 | 373,070 |
| 1895. | | | |
| Orge | 959 | .... | 7,730 |
| Maïs | 70,265 | 2,912 | 91,743 |
| Avoine | 1,654 | 123 | 16,442 |
| Seigle | .... | .... | .... |
| Blé | *158,643 | 29,061 | 17,908 |
| Total du grain | 231,491 | 32,096 | 133,823 |
| Autres articles | 35,168 | 79,850 | 113,212 |
| Total | 266,659 | 111,946 | 247,035 |
| 1896. | | | |
| Orge | 240 | .... | 11,128 |
| Maïs | 182,330 | 19,688 | 118,426 |
| Avoine | 12,373 | 1,454 | 14,351 |
| Pois | 3,020 | 10 | .... |
| Seigle | 8,323 | 647 | .... |
| Blé | 254,763 | 51,587 | 16,467 |
| Total du grain | †461,049 | 73,386 | 160,372 |
| Autres articles | 18,393 | 99,564 | 150,977 |
| Total | 479,442 | 172,950 | 311,349 |

* De ce montant, 3,469 tonnes sont descendues à Kingston en 1894, furent emmagasinées là, et transportées à Montréal en 1895, et 245 tonnes sont descendues à Ogdensburg en 1894, furent emmagasinées là et transbordées à Montréal en 1895.

† De ce montant, 5,290 tonnes sont descendues à Kingston en 1895, furent emmagasinées là, et transbordées à Montréal en 1896.

REVENU DES

ÉTAT COMPARATIF pour les années

| | Janvier. | Février. | Mars. | Avril. | Mai. |
|---|---|---|---|---|---|
| | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Canal Welland, 1895 | | | | 6,983 48 | 28,483 66 |
| do 1896 | 10 00 | | | 6,793 42 | 31,815 72 |
| Augmentation | 10 00 | | | | 3,332 06 |
| Diminution | | | | 190 06 | |
| Canaux du Saint-Laurent, 1895 | | | | 588 15 | 11,497 90 |
| do 1896 | 45 00 | | | 673 41 | 12,404 26 |
| Augmentation | 45 00 | | | 85 26 | 906 36 |
| Diminution | | | | | |
| Canal Chambly, 1895 | | | | 13 81 | 3,736 20 |
| do 1896 | | | | 3 71 | 3,867 66 |
| Augmentation | | | | | 131 46 |
| Diminution | | | | 10 10 | |
| Canaux d'Ottawa, 1895 | | | | 253 82 | 5,919 43 |
| do 1896 | | | | 214 53 | 5,594 19 |
| Augmentation | | | | | |
| Diminution | | | | 39 29 | 325 24 |
| Canal Rideau, 1895 | | | | 76 80 | 663 81 |
| do 1896 | | | | | 972 34 |
| Augmentation | | | | | 308 53 |
| Diminution | | | | 76 80 | |
| Canal Saint-Pierre, 1895 | 2 52 | | | | |
| do 1896 | 6 72 | | 1 24 | 111 15 | 346 90 |
| Augmentation | 4 20 | | 1 24 | 111 15 | 346 90 |
| Canal de la Vallée de la Trent, 1895 | | | | 6 57 | 99 19 |
| do 1896 | | | | 37 39 | 129 87 |
| Augmentation | | | | 30 82 | 30 68 |
| Diminution | | | | | |
| Canal Murray, 1895 | | | | 7 83 | 57 38 |
| do 1896 | | | | 10 76 | 65 33 |
| Augmentation | | | | 2 93 | 7 95 |
| Diminution | | | | | |
| Canal du Saut-Ste-Marie, 1895 | | | | | |
| do 1896 | | | | | |
| Augmentation | | | | | |
| Total, augmentation | 59 20 | | 1 24 | | 4,738 70 |
| Total, diminution | | | | 86 09 | |

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 16 octobre 1897.

## CANAUX.

terminées le 31 décembre 1895 et 1896.

| Juin. | Juillet. | Août. | Septembre. | Octobre. | Novembre. | Décembre. | Total. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| 21,300 41 | 17,125 12 | 19,547 05 | 17,080 89 | 13,783 13 | 13,220 03 | 1,349 24 | 138,873 01 |
| 21,976 30 | 23,219 71 | 32,789 47 | 27,803 99 | 28,309 10 | 19,903 30 | 2,462 32 | 195,083 33 |
| 675 89 | 6,094 59 | 13,242 42 | 10,723 10 | 14,525 97 | 6,683 27 | 1,113 08 | 56,210 32 |
| ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... |
| 12,781 05 | 12,517 14 | 13,266 32 | 9,929 21 | 9,610 42 | 7,801 99 | 172 62 | 78,164 80 |
| 12,872 88 | 13,722 58 | 13,047 00 | 12,831 32 | 14,238 48 | 8,976 73 | 53 86 | 88,865 52 |
| 91 83 | 1,205 44 | ....... | 2,902 11 | 4,628 06 | 1,174 74 | ....... | 10,700 72 |
| ....... | ....... | 219 32 | ....... | ....... | ....... | 118 76 | ....... |
| 3,343 24 | 4,717 02 | 3,852 81 | 4,395 10 | 3,916 14 | 1,955 35 | ....... | 25,929 67 |
| 4,107 45 | 4,446 08 | 3,555 09 | 2,633 83 | 3,564 17 | 1,980 50 | 0 25 | 24,155 74 |
| 764 21 | ....... | ....... | ....... | ....... | 25 15 | 0 25 | ....... |
| ....... | 270 94 | 297 72 | 1,761 27 | 354 97 | ....... | ....... | 1,773 93 |
| 5,416 84 | 5,771 97 | 4,194 62 | 4,425 84 | 4,339 48 | 1,648 14 | ....... | 31,970 14 |
| 5,912 36 | 5,541 65 | 4,333 95 | 3,834 09 | 3,246 53 | 1,837 26 | ....... | 30,514 56 |
| 495 52 | ....... | 139 33 | ....... | ....... | 189 12 | ....... | ....... |
| ....... | 230 32 | ....... | 591 75 | 1,092 95 | ....... | ....... | 1,455 58 |
| 1,354 79 | 1,431 00 | 965 96 | 788 59 | 620 85 | 247 34 | ....... | 6,149 14 |
| 1,099 69 | 992 46 | 832 86 | 557 24 | 410 84 | 297 53 | ....... | 5,162 96 |
| ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | 50 19 | ....... | ....... |
| 255 10 | 438 54 | 133 10 | 231 35 | 210 01 | ....... | ....... | 986 18 |
| ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | 201 79 | 222 32 | 426 63 |
| 358 26 | 378 64 | 417 59 | 416 76 | 428 96 | 336 26 | 1,908 89 | 4,711 36 |
| 358 26 | 378 64 | 417 59 | 416 76 | 428 96 | 134 47 | 1,686 56 | 4,284 73 |
| 158 18 | 213 99 | 250 51 | 211 13 | 164 97 | 65 54 | ....... | 1,170 08 |
| 159 46 | 182 08 | 181 98 | 117 92 | 87 35 | 56 47 | ....... | 952 52 |
| 1 28 | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... |
| ....... | 31 91 | 68 53 | 93 21 | 77 62 | 9 07 | ....... | 217 56 |
| 96 76 | 100 15 | 118 75 | 76 03 | 54 45 | 14 70 | 1 89 | 527 94 |
| 80 06 | 101 62 | 133 13 | 87 76 | 57 97 | 67 66 | 0 75 | 605 04 |
| ....... | 1 47 | 14 38 | 11 73 | 3 52 | 52 96 | ....... | 77 10 |
| 16 70 | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | 1 14 | ....... |
| ....... | 10 00 | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | 10 00 |
| ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... |
| ....... | 10 00 | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | 10 00 |
| 2,115 19 | 6,718 43 | 13,095 05 | 11,376 12 | 17,850 96 | 8,300 83 | 2,679 99 | 66,849 62 |
| ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... |

| | |
|---|---|
| Total pour l'année 1895 ............ | 283,211 41 |
| Total pour l'année 1896 ............ | 350,061 03 |

RICHARD DEVLIN, *compilateur de la statistique des canaux.*

ÉTAT COMPARATIF indiquant les quantités de grains et de bois passées par les canaux pendant les années expirées le 31 décembre 1895 et 1896.

| | Céréales. | | | | | | | Bois. | Total. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Farine. | Blé. | Maïs. | Orge. | Avoine. | Seigle. | Toutes autres. | | |
| | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. |
| Canal Welland, 1895 | 44,044 | 205,088 | 164,894 | 8,689 | 18,236 | 1,007 | 46,463 | 45,760 | 532,181 |
| do 1896 | 42,425 | 320,563 | 320,444 | 11,368 | 28,178 | 9,405 | 56,591 | 83,995 | 872,969 |
| Augmentation | ........ | 117,475 | 155,550 | 2,679 | 9,942 | 8,398 | 10,128 | 38,235 | 340,788 |
| Diminution | 1,619 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| 76 Canaux du Saint-Laurent 1895 | 35,375 | 164,310 | 78,593 | 2,084 | 2,305 | 456 | 20,353 | 43,192 | 346,668 |
| do 1896 | 15,605 | 267,845 | 200,971 | 3,925 | 31,535 | 9,7[illegible]5 | 55,315 | 41,644 | 626,635 |
| Augmentation | ........ | 103,535 | 122,378 | 1,841 | 29,230 | 9,339 | 34,962 | ........ | 279,967 |
| Diminution | 19,770 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 1,548 | ........ |
| Canal Chambly, 1895 | 649 | ........ | ........ | 16 | 977 | ........ | 878 | 92,241 | 94,761 |
| do 1896 | 571 | ........ | ........ | 59 | 1,621 | ........ | 1,682 | 76,411 | 80,344 |
| Augmentation | ........ | ........ | ........ | 43 | 644 | ........ | 804 | ........ | ........ |
| Diminution | 78 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 15,830 | 14,417 |
| Canaux de l'Ottawa, 1895 | 63 | ........ | 1 | 1 | 249 | 2 | 229 | 368,168 | 368,713 |
| do 1896 | 10 | 275 | ........ | 36 | 630 | 2 | 387 | 362,170 | 363,510 |
| Augmentation | ........ | 275 | ........ | 35 | 381 | ........ | 158 | ........ | ........ |
| Diminution | 53 | ........ | 1 | ........ | ........ | ........ | ........ | 5,998 | 5,203 |
| Canal Rideau, 1895 | 385 | 767 | 16 | 62 | 45 | ........ | 213 | 37,238 | 38,726 |
| do 1896 | 396 | 1,550 | 6 | ........ | 20 | 4 | 367 | 28,700 | 31,043 |
| Augmentation | 11 | 783 | ........ | ........ | ........ | 4 | 154 | ........ | ........ |
| Diminution | ........ | ........ | 10 | 62 | 25 | ........ | ........ | 8,538 | 7,683 |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Canal Saint-Pierre, 1895 | 687 | | | | | | | 441 | 1,128 |
| do 1896 | 2,533 | | | | | | | 6,332 | 8,865 |
| Augmentation | 1,846 | | | | | | | 5,891 | 7,737 |
| Diminution | | | | | | | | | |
| Canal de la Vallée de la Trent, 1895 | | 201 | | | | | | 2,712 | 2,913 |
| do 1896 | | 64 | | | | | | 2,427 | 2,491 |
| Augmentation | | | | | | | | | |
| Diminution | | 137 | | | | | | 285 | 422 |
| Canal Murray, 1895 | 4 | 261 | | 293 | | 374 | 515 | 377 | 1,824 |
| do 1896 | | | 1 | 180 | | 266 | 1,934 | 996 | 3,377 |
| Augmentation | | | 1 | | | | 1,419 | 619 | 1,553 |
| Diminutiou | 4 | 261 | | 113 | | 108 | | | |
| Canal du Saut-Ste-Marie, 1895 | 18,378 | 135,550 | | 5,947 | 247 | 1,610 | 830 | 19,618 | 182,180 |
| do *1896 | 199,792 | 579,427 | 6,175 | 39,093 | 42,744 | 10,388 | 17,390 | 46,879 | 941,888 |
| Augmentation | 181,414 | 443,877 | 6,175 | 33,146 | 42,497 | 8,778 | 16,560 | 27,261 | 759,708 |
| Diminution | | | | | | | | | |
| Total, augmentation | 161,747 | 665,547 | 284,093 | 37,569 | 82,669 | 26,411 | 64,185 | 39,807 | 1,362,028 |
| Total, diminution | | | | | | | | | |

| | |
|---|---|
| Total pour l'année 1895 | 1,569,094 |
| do 1896 | 2,931,122 |

*La grande augmentation pour 1896 est due au fait que le canal n'a été ouvert que durant trois mois en 1895, savoir : du 9 septembre au 4 décembre.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 16 octobre 1897.

RICHARD DEVLIN,
*Compilateur de la statistique des canaux.*

ANNEXE A.

N° (A) 1.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1896.

| Articles. | De ports du Canada à des ports du Canada. | | De ports du Canada à des ports américains. | | De ports américains à des ports américains. | | De ports américains à des ports du Canada. | | Tonneaux. | | Total, tonneaux. | Montant des péages. Montée. | Montant des péages. Descente. | Montant total des péages. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | | $ c. | $ c. | $ c. |
| Alcalis, potasse et perlasse | | 14 | | | | | | 80 | | 94 | 94 | | 18 80 | 18 80 |
| Pommes | 723 | 3,937 | 52 | | 1,784 | | | 108 | 2,559 | 4,045 | 6,604 | 288 01 | 308 80 | 596 81 |
| Produits agricoles, non énumérés, légumes | 4 | | 38 | 400 | | | | 29 | 42 | 429 | 471 | 6 25 | 25 80 | 32 05 |
| Produits agricoles, non énumérés, animaux | | | | | | | | | | | | | | |
| Instruments aratoires | | | | | | | | | | | | | | |
| Orge | | 240 | | | | 11,128 | | | | 11,368 | 11,368 | | 1,136 80 | 1,136 80 |
| Briques | 89 | | | | | | | | 89 | | 89 | 10 83 | | 10 83 |
| Os | | | | | | | | | | | | | | |
| Soufre | | | | | | | | | | | | | | |
| Sarrasin | | | | | | | | | | | | | | |
| Ciment et chaux hydrauliq. | 172 | | | | 200 | | | 12 | 372 | 12 | 384 | 39 28 | 2 40 | 41 68 |
| Argile, chaux et sable | 140 | | | | 367 | | | | 507 | | 507 | 65 55 | | 65 55 |
| Houille | 20 | 210 | | | 206,093 | 1,255 | 4,127 | 11,740 | 210,240 | 13,205 | 223,445 | 42,048 00 | 2,620 20 | 44,668 20 |
| Maïs | | 679 | | | | 175,094 | | 144,671 | | 320,444 | 320,444 | | 32,044 40 | 32,044 40 |
| Bestiaux | | | | | | | | | | | | | | |
| Coton (brut) | | | | | | | | | | | | | | |
| Faïencerie et poterie | 1 | | | | 138 | | | 5 | 139 | 5 | 144 | 20 85 | 1 00 | 21 85 |
| Bois de teint. et mat. tinct. | | | | | | | | | | | | | | |
| Poisson | | 2 | | | 477 | | | | 477 | 2 | 479 | 71 55 | 40 | 71 95 |
| Lin et chanvre | | | | | 296 | | | | 296 | | 296 | 44 40 | | 44 40 |
| Fleur de farine | 266 | 125 | | | | 16,224 | | 25,810 | 266 | 42,159 | 42,425 | 5 00 | 8,419 30 | 8,424 30 |
| Meubles | 2 | 1 | 19 | | | | | 3 | 21 | 4 | 25 | 3 15 | 62 | 3 77 |
| Gypse | | | | | | | | | | | | | | |
| Verrerie (de toutes sortes) | 20 | 6 | 29 | | 1 | | | 7 | 50 | 13 | 63 | 6 98 | 2 42 | 9 40 |
| Foin (pressé) | | | | | | | | 563 | | 563 | 563 | | 112 60 | 112 60 |
| Cochons | | | | | | | | | | | | | | |
| Chevaux | 16 | 7 | 4 | | 5 | 3 | | 2 | 25 | 12 | 37 | 2 06 | 1 19 | 3 25 |

| | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Peaux vertes et salées, cornes et sabots | 1 | | | | | 41 | | | 1 | 41 | 42 | 15 | 8 20 | 8 35 |
| Glace | | | | | | | | | | | | | | |
| Fer, chemin de fer | | | | | | | | 1,192 | | 1,192 | 1,192 | | 238 40 | 238 40 |
| do en gueuse | 324 | | | | | | | 1,564 | 324 | 1,564 | 1,888 | 6 10 | 312 80 | 318 90 |
| do toute autre | 440 | 237 | 99 | | 146 | | | 3,522 | 685 | 3,759 | 4,444 | 57 88 | 749 27 | 807 15 |
| Minerai de fer | | | 1,158 | | | | | | 1,158 | | 1,158 | 57 90 | | 57 90 |
| Cryolithe ou min. chimique et autre min. exc. le fer | | | | | | | | | | | | | | |
| Saindoux et huile de saind. | 12 | 1 | 1 | | | 1,348 | | | 13 | 1,349 | 1,362 | 77 | 269 62 | 270 39 |
| Farines, de toutes sortes | 1 | | | | | 46,456 | | 500 | 1 | 46,956 | 46,957 | 15 | 9,391 20 | 9,391 35 |
| Viandes, autres que le lard | 1 | | | | | | | | 1 | | 1 | 15 | | 15 |
| Marble | | | | | | | | | | | | | | |
| Manille | 2 | | 1 | | | | | | 3 | | 3 | 45 | | 45 |
| Mélasse | 5 | | 2 | | 505 | | | 167 | 512 | 167 | 679 | 76 67 | 33 40 | 110 07 |
| Clous | 30 | | 1 | | | | | | 31 | | 31 | 1 38 | | 1 38 |
| Avoine | | 1,528 | | | | 16,137 | | 10,513 | | 28,178 | 28,178 | | 2,817 80 | 2,817 80 |
| Huile, en barils | 78 | | 4 | | 72 | 1,005 | | 23 | 154 | 1,028 | 1,182 | 21 27 | 205 60 | 226 87 |
| Tourteaux oléagineux | | | | | | | | | | | | | | |
| Pois | | | | | | | | 3,030 | | 3,030 | 3,030 | | 303 00 | 303 00 |
| Pommes de terre | | | | | | | | | | | | | | |
| Lard | 9 | 2 | 6 | | | 390 | | 1 | 15 | 393 | 408 | 2 25 | 78 24 | 80 49 |
| Peinture | 3 | | | | | | | | 3 | | 3 | 32 | | 32 |
| Poix et goudron | 20 | | 16 | | 29 | | | | 65 | | 65 | 9 75 | | 9 75 |
| Guenilles | 24 | | | | | | | 4 | 24 | 4 | 28 | 45 | 80 | 1 25 |
| Seigle | 439 | | | | | 490 | | 8,480 | 439 | 8,970 | 9,409 | 65 85 | 897 00 | 962 85 |
| Graine de lin | | | | | | | | | | | | | | |
| Résine | | | | | 2 | | | | 2 | | 2 | 30 | | 30 |
| Sel | 2 | 80 | | | | | | | 2 | 80 | 82 | 04 | 16 00 | 16 04 |
| Pierre, pour la taille | | | | | | | | | | | | | | |
| do brute | | | 1 | | 482 | | | | 483 | | 483 | 72 45 | | 72 45 |
| do impropre à la taille, non ouvrée | 225 | 1,087 | | | | | | | 225 | 1,087 | 1,312 | 13 14 | 54 35 | 67 49 |
| Graines, de toutes sortes | 13 | | 1 | | | 78 | | 20 | 14 | 98 | 112 | 40 | 19 60 | 20 00 |
| Moutons | | | | | | | | | | | | | | |
| Cendre de soude | 13 | | | | | | | | 13 | | 13 | 25 | | 25 |
| Acier | | | | | | 498 | | 11,859 | | 12,357 | 12,357 | | 2,471 40 | 2,471 40 |
| Sucre | 109 | 1 | 19 | | 7,073 | 165 | | 1 | 7,201 | 167 | 7,368 | 1,070 07 | 33 22 | 1,103 29 |
| Spiritueux, bière, etc | 22 | | 27 | | 114 | | | | 163 | | 163 | 23 67 | | 23 67 |
| Tabac, brut | | | | | | | | 1 | | 1 | 1 | | 20 | 20 |
| Suif | | | | | 118 | | | | 118 | | 118 | 17 70 | | 17 70 |
| Etain | 201 | 96 | | | 47 | | | | 248 | 96 | 344 | 10 83 | 2 40 | 13 23 |
| Térébenthine | | | | | | | | | | | | | | |
| Blé | 290 | 155,339 | 885 | | | 34,878 | | 129,171 | 1,175 | 319,388 | 320,563 | 152 81 | 31,899 09 | 32,051 90 |
| Blanc de plomb | 1 | | | | | | | | 1 | | 1 | 15 | | 15 |
| Blanc de céruse | 5 | | | | | | | | 5 | | 5 | 10 | | 10 |
| Laine | | | | | | 900 | | 8 | | 908 | 908 | | 181 60 | 181 60 |
| Tous autres effets et marchandises non énumérés | 2,678 | 1,542 | 260 | | 49,450 | 3,990 | | 261 | 52,388 | 5,793 | 58,181 | 7,580 22 | 919 44 | 8,499 66 |
| Ecorce | | | | | | | | | | | | | | |

N° (A) 1.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

| Articles. | De ports du Canada à des ports du Canada. | | De ports du Canada à des ports américains. | | De ports américains à des ports américains. | | De ports américains à des ports du Canada. | | Tonneaux. | | Total, tonneaux. | Montant des péages. Montée. | Montant des péages. Descente. | Montant total des péages. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | | $ c. | $ c. | $ c. |
| Barils, vides | 19 | 5 | 29 | | | 10 | | | 48 | 15 | 63 | 8 80 | 2 01 | 10 81 |
| Courbes pour bâtiments | | | | | | | | | | | | | | |
| Flottes | | | | | | | | | | | | | | |
| Bois de chauff., sur navires | | 14,727 | | 2,115 | | 165 | | | | 17,007 | 17,007 | | 672 10 | 672 10 |
| Bois de chauff., en radeaux | | | | | | | | | | | | | | |
| Cercles | | | | | | | | | | | | | | |
| Echalas à houblon | | | | | | | | | | | | | | |
| Bois de serv., scié, sur nav. | 194 | 3,461 | | 2,882 | | 75,515 | | 1,943 | 194 | 83,801 | 83,995 | 5 55 | 14,816 90 | 14,882 45 |
| do do en rad. | | | | | | | | | | | | | | |
| Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires | | | | | | | | | | | | | | |
| Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux | | | | | | | | | | | | | | |
| Liens de ch. de fer, sur nav. | | | | | | | | | | | | | | |
| do do en rad. | | | | | | | | | | | | | | |
| Billots de sciage | 308 | 1,394 | | 578 | | | | | 308 | 1,972 | 2,280 | 14 00 | 92 00 | 106 00 |
| Douves et fonds, barils | | | | | | | | | | | | | | |
| do do pipes | | | | | | | | | | | | | | |
| do do Indes occidentale | | | | | | | | | | | | | | |
| Douves, saloirs | | | | | | | | | | | | | | |
| Bardeaux | | 53 | | 40 | | | | 66 | | 159 | 159 | | 105 47 | 105 47 |
| Piquets et perches pour clôtures, sur navires | | 3 | | | | | | | | 3 | 3 | | 1 00 | 1 00 |
| Piquets et perches pour clôtures, en radeaux | | | | | | | | | | | | | | |
| Bois de con., carré, sur nav. | | 9,502 | | | | | | 47,286 | | 56,788 | 56,788 | | 8,514 31 | 8,514 31 |
| do do en rad. | | | | | | | | | | | | | | |
| Traverses | | | | | | | | | | | | | | |
| Articles en bois et bois en partie fabriqué | | | | | 119 | 12 | | | 119 | 12 | 131 | 47 60 | 4 80 | 52 40 |
| Total, fret payant péages | 6,922 | 194,279 | 2,652 | 6,015 | 267,518 | 385,782 | 4,127 | 402,642 | 281,219 | 988,716 | 1,269,937 | 51,931 48 | 119,805 95 | 171,737 43 |

| *Articles en franchise ayant payé pleins péages sur les canaux du St-Laurent :—* | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Briques | 15 | | | | | | | | 15 | | 15 |
| Ciment et chaux hydrauliq. | 699 | | 987 | | | | | | 1,686 | | 1,686 |
| Faïencerie et poterie | | | 83 | | | | | | 83 | | 83 |
| Poisson | | | 11 | | | | | | 11 | | 11 |
| Verrerie, de toutes sortes | 58 | | 554 | | | | | | 612 | | 612 |
| Chevaux | 1 | | | | | | | | 1 | | 1 |
| Fer, chemin de fer | 1,684 | | 3 | | | | | | 1,687 | | 1,687 |
| " en gueuse | | | 28 | | | | | | 28 | | 28 |
| " tout autre | 138 | | 589 | | | | | | 727 | | 727 |
| Mélasse | | | 1 | | | | | | 1 | | 1 |
| Clous | 240 | | 169 | | | | | | 409 | | 409 |
| Huile | 7 | | 26 | | | | | | 33 | | 33 |
| Peinture | 17 | | 32 | | | | | | 49 | | 49 |
| Poix et goudron | 45 | | 15 | | | | | | 60 | | 60 |
| Sel | 69 | | 753 | | | | | | 822 | | 822 |
| Graines, de toutes sortes | 24 | | 75 | | | | | | 99 | | 99 |
| Cendre de soude | 17 | | 57 | | | | | | 74 | | 74 |
| Pierre, pour la taille | | | 4 | | | | | | 4 | | 4 |
| " ouvrée | 12 | | 5 | | | | | | 17 | | 17 |
| Sucre | 330 | | 1,488 | | 55 | | | | 1,873 | | 1,873 |
| Etain | 15 | | 180 | | 200 | | | | 395 | | 395 |
| Blanc de plomb | 1 | | 9 | | | | | | 10 | | 10 |
| Blanc de céruse | 15 | | 41 | | | | | | 56 | | 56 |
| Whisky, etc. | 26 | | 25 | | | | | | 51 | | 51 |
| Marchandises | 498 | | 749 | | | | | | 1,247 | | 1,247 |
| Grand total du fret | 10,833 | 194,279 | 8,536 | 6,015 | 267,773 | 385,782 | 4,127 | 402,642 | 291,269 | 988,718 | 1,279,987 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Total des péages sur navires | | 11,169 18 | 11,571 25 | 22,740 43 |
| do passagers | | 241 50 | 249 97 | 491 47 |
| do articles en franchise | $1,507.50 | | | |
| Total des péages | | 63,342 16 | 131,627 17 | 194,969 33 |
| Amendes | | | | 114 00 |
| *Dommages | | | | |
| Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau | | | | 195,083 33 |

* Montant des dommages non compris ci-dessus, $2,497.32.

RICHARD DEVLIN,
*Compilateur de la statistique des canaux.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 16 octobre 1897.

ANNEXE A.—*Suite.*

N° A (2).—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1896.

| Articles. | De ports du Canada à des ports du Canada. | | De ports du Canada à des ports américains. | | De ports américains à des ports américains. | | De ports américains à des ports du Canada. | | Tonneaux. | | Total, tonneaux. | Montant des péages. Montée. | Montant des péages. Descente. | Montant total des péages. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | | | | |
| | | | | | | | | | | | | $ c. | $ c. | $ c. |
| Alcalis, potasse et perlasse. | ........ | 14 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 80 | ........ | 94 | 94 | ........ | 18 80 | 18 80 |
| Pommes | ........ | 632 | 11 | ........ | 1,784 | ........ | ........ | 108 | 1,795 | 740 | 2,535 | 269 25 | 148 00 | 417 25 |
| Produits agricoles, non énumérés, légumes | 3 | ........ | 38 | ........ | ........ | ........ | ........ | 29 | 41 | 29 | 70 | 6 15 | 5 80 | 11 95 |
| Produits agricoles, non énumérés, animaux | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| Instruments aratoires | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| Orge | ........ | 240 | ........ | ........ | ........ | 11,128 | ........ | ........ | ........ | 11,368 | 11,368 | ........ | 1,136 80 | 1,136 80 |
| Briques | 44 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 44 | ........ | 44 | 6 60 | ........ | 6 60 |
| Os | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| Soufre | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| Sarrasin | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| Ciment et chaux hydrauliq. | ........ | ........ | ........ | ........ | 200 | ........ | ........ | 12 | 200 | 12 | 212 | 30 00 | 2 40 | 32 40 |
| Argile, chaux et sable | ........ | ........ | ........ | ........ | 367 | ........ | ........ | ........ | 367 | ........ | 367 | 55 05 | ........ | 55 05 |
| Houille | 20 | 2 | ........ | ........ | 206,093 | 1,255 | 4,127 | 11,740 | 210,240 | 12,997 | 23,237 | 42,048 00 | 2,599 40 | 44,647 40 |
| Maïs | ........ | 679 | ........ | ........ | ........ | 175,094 | ........ | 144,671 | ........ | 320,444 | 320,444 | ........ | 32,044 40 | 32,044 40 |
| Bestiaux | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| Coton, brut | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| Faïencerie et poterie | 1 | ........ | ........ | ........ | 138 | ........ | ........ | 5 | 139 | 5 | 144 | 20 85 | 1 00 | 21 85 |
| Bois de teint. et mat. tinct. | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| Poisson | ........ | 2 | ........ | ........ | 477 | ........ | ........ | ........ | 477 | 2 | 479 | 71 55 | 0 40 | 71 95 |
| Lin et chanvre | ........ | ........ | ........ | ........ | 296 | ........ | ........ | ........ | 296 | ........ | 296 | 44 40 | ........ | 44 40 |
| Fleur de farine | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 16,224 | ........ | 25,810 | ........ | 42,034 | 42,034 | ........ | 8,406 80 | 8,406 80 |
| Meubles | 2 | ........ | 19 | ........ | ........ | ........ | ........ | 3 | 21 | 3 | 24 | 3 15 | 0 60 | 3 75 |
| Gypse | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| Verrerie, de toutes sortes | 16 | 5 | 29 | ........ | 1 | ........ | ........ | 7 | 46 | 12 | 58 | 6 90 | 2 40 | 9 30 |
| Foin, pressé | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 563 | ........ | 563 | 563 | ........ | 112 60 | 112 60 |
| Cochons | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| Chevaux | 3 | ........ | 4 | ........ | 5 | 3 | ........ | 2 | 12 | 5 | 17 | 1 80 | 1 00 | 2 80 |

| | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Peaux vertes et salées, cornes et sabots | 1 | | | | | 41 | | | 1 | 41 | 42 | 0 15 | 8 20 | 8 35 |
| Glace | | | | | | | | | | | | | | |
| Fer, chemin de fer | | | | | | | | 1,192 | | 1,192 | 1,192 | | 238 40 | 238 40 |
| do en gueuse | | | | | | | | 1,564 | | 1,564 | 1,564 | | 312 80 | 312 80 |
| do tout autre | 98 | 223 | 99 | | 146 | | | 3,522 | 343 | 3,745 | 4,088 | 51 45 | 749 00 | 800 45 |
| Minerai de fer | | | 1,158 | | | | | | 1,158 | | 1,158 | 57 90 | | 57 90 |
| Cryolithe ou minerai chim. et autre min., exc. le fer | | | | | | | | | | | | | | |
| Saindoux et huile de saind. | 3 | | 1 | | | 1,348 | | | 4 | 1,348 | 1,352 | 0 60 | 269 60 | 270 20 |
| Farines, de toutes sortes | 1 | | | | | 46,456 | | 500 | 1 | 46,956 | 46,957 | 0 15 | 9,391 20 | 9,391 35 |
| Viandes, autres que le lard | 1 | | | | | | | | 1 | | 1 | 0 15 | | 0 15 |
| Marbre | | | | | | | | | | | | | | |
| Manille | 2 | | 1 | | | | | | 3 | | 3 | 0 45 | | 0 45 |
| Mélasse | 4 | | 2 | | 505 | | | 167 | 511 | 167 | 678 | 76 65 | 33 40 | 110 05 |
| Clous | 5 | | 1 | | | | | | 6 | | 6 | 0 90 | | 0 90 |
| Avoine | | 1,528 | | | | 16,137 | | 10,513 | | 28,178 | 28,178 | | 2,817 80 | 2,817 80 |
| Huile, en barils | 64 | | 4 | | 72 | 1,005 | | 23 | 140 | 1,028 | 1,168 | 21 00 | 205 60 | 226 60 |
| Tourteaux oléagineux | | | | | | | | | | | | | | |
| Pois | | | | | | | | 3,030 | | 3,030 | 3,030 | | 303 00 | 303 00 |
| Pommes de terre | | | | | | | | | | | | | | |
| Lard | 9 | | 6 | | | 390 | | 1 | 15 | 391 | 406 | 2 25 | 78 20 | 80 45 |
| Peinture | 2 | | | | | | | | 2 | | 2 | 0 30 | | 0 30 |
| Poix et goudron | 20 | | 16 | | 29 | | | | 65 | | 65 | 9 75 | | 9 75 |
| Guenilles | | | | | | | | 4 | | 4 | 4 | | 0 80 | 0 80 |
| Seigle | 439 | | | | | 490 | | 8,480 | 439 | 8,970 | 9,409 | 65 85 | 897 00 | 962 85 |
| Graine de lin | | | | | | | | | | | | | | |
| Résine | | | | | 2 | | | | 2 | | 2 | 0 30 | | 0 30 |
| Sel | | 80 | | | | | | | | 80 | 80 | | 16 00 | 16 00 |
| Pierre, pour la taille | | | | | | | | | | | | | | |
| do ouvrée | | | 1 | | 482 | | | | 483 | | 483 | 72 45 | | 72 45 |
| do impropre à la taille, non ouvrée | | | | | | | | | | | | | | |
| Graines, de toutes sortes | | | 1 | | | 78 | | 20 | 1 | 98 | 99 | 0 15 | 19 60 | 19 75 |
| Moutons | | | | | | | | | | | | | | |
| Cendre de soude | | | | | | | | | | | | | | |
| Acier | | | | | | 498 | | 11,859 | | 12,357 | 12,357 | | 2,471 40 | 2,471 40 |
| Sucre | 32 | | 19 | | 7,073 | 165 | | 1 | 7,124 | 166 | 7,290 | 1,068 60 | 33 20 | 1,101 80 |
| Spiritueux, bière, etc. | 16 | | 27 | | 114 | | | | 157 | | 157 | 23 55 | | 23 55 |
| Tabac, brut | | | | | | | | 1 | | 1 | 1 | | 0 20 | 0 20 |
| Suif | | | | | 118 | | | | 118 | | 118 | 17 70 | | 17 70 |
| Etain | | | | | 47 | | | | 47 | | 47 | 7 05 | | 7 05 |
| Térébenthine | | | | | | | | | | | | | | |
| Blé | | 153,478 | 885 | | | 34,878 | | 129,171 | 885 | 317,527 | 318,412 | 132 75 | 31,752 70 | 31,885 45 |
| Blanc de plomb | 1 | | | | | | | | 1 | | 1 | 0 15 | | 0 15 |
| Blanc de céruse | | | | | | | | | | | | | | |
| Laine | | | | | | 900 | | 8 | | 908 | 908 | | 181 60 | 181 60 |
| Tous autres effets et marchandises non énumérés | 559 | 169 | 260 | | 49,450 | 3,990 | | 261 | 50,269 | 4,420 | 54,689 | 7,540 35 | 884 00 | 8,424 35 |
| Ecorce | | | | | | | | | | | | | | |

N° (A) 2.—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

| Articles. | De ports du Canada à des ports du Canada. | | De ports du Canada à des ports américains. | | De ports américains à des ports américains. | | De ports américains à des ports du Canada. | | Tonneaux. | | Total, tonneaux. | Montant des péages. Montée. | Montant des péages. Descente. | Montant total des péages. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | | $ cts. | $ cts. | $ cts. |
| Barils, vides | 15 | | 29 | | | 10 | | | 44 | 10 | 54 | 8 68 | 1 90 | 10 58 |
| Courbes pour bâtiments | | | | | | | | | | | | | | |
| Flottes | | | | | | | | | | | | | | |
| Bois de chauffage, sur nav. | | | | | | 165 | | | | 165 | 165 | | 11 00 | 11 00 |
| do en radeaux | | | | | | | | | | | | | | |
| Cercles | | | | | | | | | | | | | | |
| Echalas à houblon | | | | | | | | | | | | | | |
| Bois de serv., scié, sur nav. | | | | 2,882 | | 75,515 | | 1,943 | | 80,340 | 80,340 | | 14,454 24 | 14,454 24 |
| do en radeaux | | | | | | | | | | | | | | |
| Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires | | | | | | | | | | | | | | |
| Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux | | | | | | | | | | | | | | |
| Traver. de ch. de f., sur nav. | | | | | | | | | | | | | | |
| do en rad. | | | | | | | | | | | | | | |
| Billots de sciage | | | | | | | | | | | | | | |
| Douves et fonds, barils | | | | | | | | | | | | | | |
| do pipes | | | | | | | | | | | | | | |
| do Ind. occid | | | | | | | | | | | | | | |
| Douves, saloirs | | | | | | | | | | | | | | |
| Bardeaux | | 28 | | 40 | | | | 66 | | 134 | 134 | | 94 92 | 94 92 |
| Piquets et perches pour clôtures, sur navires | | | | | | | | | | | | | | |
| Piquets et perches pour clôtures, en radeaux | | | | | | | | | | | | | | |
| Bois de const., car., sur nav. | | 9,502 | | | | | | 47,286 | | 56,788 | 56,788 | | 8,514 31 | 8,514 31 |
| do en rad. | | | | | | | | | | | | | | |
| Traverses | | | | | | | | | | | | | | |
| Articles en bois et bois en partie fabriqué | | | | | 119 | 12 | | | 119 | 12 | 131 | 47 60 | 4 80 | 52 40 |
| Total, fret payant péages. | 1,361 | 166,582 | 2,611 | 2,922 | 267,518 | 385,782 | 4,127 | 402,642 | 275,617 | 957,928 | 1,233,545 | 51,770 58 | 118,225 27 | 169,995 85 |

| Articles en franchise ayant payé pleins péages sur les canaux du St-Laurent :— | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Briques | 15 | | | | | | | | 15 | | 15 |
| Ciment et chaux hydr'lique | 699 | | 987 | | | | | | 1,686 | | 1,686 |
| Faïencerie et poterie | | | 83 | | | | | | 83 | | 83 |
| Poisson | | | 11 | | | | | | 11 | | 11 |
| Verrerie, de toutes sortes | 58 | | 554 | | | | | | 612 | | 612 |
| Chevaux | 1 | | | | | | | | 1 | | 1 |
| Fer, chemin de fer | 1,684 | | 3 | | | | | | 1,687 | | 1,687 |
| " en gueuse | | | 28 | | | | | | 28 | | 28 |
| " toute autre | 138 | | 589 | | | | | | 727 | | 727 |
| Mélasse | | | 1 | | | | | | 1 | | 1 |
| Clous | 240 | | 169 | | | | | | 409 | | 409 |
| Huiles | 7 | | 26 | | | | | | 33 | | 33 |
| Peinture | 17 | | 32 | | | | | | 49 | | 49 |
| Poix et goudron | 45 | | 15 | | | | | | 60 | | 60 |
| Sel | 69 | | 753 | | | | | | 822 | | 822 |
| Graines, de toutes sortes | 24 | | 75 | | | | | | 99 | | 99 |
| Cendre de soude | 17 | | 57 | | | | | | 74 | | 74 |
| Pierre, pour la taille | | | 4 | | | | | | 4 | | 4 |
| " ouvrée | 12 | | 5 | | | | | | 17 | | 17 |
| Sucre | 330 | | 1,488 | | 55 | | | | 1,873 | | 1,873 |
| Etain | 15 | | 180 | | 200 | | | | 395 | | 395 |
| Blanc de plomb | 1 | | 9 | | | | | | 10 | | 10 |
| Blanc de céruse | 15 | | 41 | | | | | | 56 | | 56 |
| Whisky, etc | 26 | | 25 | | | | | | 51 | | 51 |
| Marchandises | 498 | | 749 | | | | | | 1,247 | | 1,247 |
| Grand total, fret | 5,272 | 166,582 | 8,495 | 2,922 | 267,773 | 385,782 | 4,127 | 402,642 | 285,667 | 957,928 | 1,243,595 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Total, péages sur navires | | 10,843 57 | 11,171 27 | 22,014 84 |
| do passsagers | | 27 50 | 36 65 | 64 15 |
| do articles en franchise | 1,507 50 | | | |
| Total des péages | | 62,641 65 | 129,433 19 | 192,074 84 |

RICHARD DEVLIN,
*Compilateur de la statistique des canaux.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 16 octobre 1897.

ANNEXE A.—*Suite.*

N° (A) 3.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1896.

| Articles. | De ports du Canada à des ports du Canada. | | De ports du Canada à des ports américains. | | De ports américains à des ports américains. | | De ports américains à des ports du Canada. | | Tonneaux. | | Total, tonneaux. | Montant des péages. Montée. | Montant des péages. Descente. | Montant total des peages. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | | $ c. | $ c. | $ c. |
| Alcalis, potasse et perlasse. | | | | | | | | | | | | | | |
| Pommes | 723 | 3,305 | 41 | | | | | | 764 | 3,305 | 4,069 | 18 76 | 160 80 | 179 56 |
| Produits agricoles, non énumérés, légumes | 1 | | | 400 | | | | | 1 | 400 | 401 | 10 | 20 00 | 20 10 |
| Produits agricoles, non énumérés, animaux | | | | | | | | | | | | | | |
| Instruments aratoires | | | | | | | | | | | | | | |
| Orge | | | | | | | | | | | | | | |
| Briques | 45 | | | | | | | | 45 | | 45 | 4 23 | | 4 23 |
| Os | | | | | | | | | | | | | | |
| Soufre | | | | | | | | | | | | | | |
| Sarrasin | | | | | | | | | | | | | | |
| Ciment et chaux hydr'lique | 172 | | | | | | | | 172 | | 172 | 9 28 | | 9 28 |
| Argile, chaux et sable | 140 | | | | | | | | 140 | | 140 | 10 50 | | 10 50 |
| Houille | | 208 | | | | | | | | 208 | 208 | | 20 80 | 20 80 |
| Maïs | | | | | | | | | | | | | | |
| Bestiaux | | | | | | | | | | | | | | |
| Coton, brut | | | | | | | | | | | | | | |
| Faïencerie et poterie | | | | | | | | | | | | | | |
| Bois de teint. et mat. tinct. | | | | | | | | | | | | | | |
| Poisson | | | | | | | | | | | | | | |
| Lin et chanvre | | | | | | | | | | | | | | |
| Fleur de farine | 266 | 125 | | | | | | | 266 | 125 | 391 | 5 00 | 12 50 | 17 50 |
| Meubles | | 1 | | | | | | | | 1 | 1 | | 02 | 02 |
| Gypse | | | | | | | | | | | | | | |
| Verrerie, de toutes sortes | 4 | 1 | | | | | | | 4 | 1 | 5 | 08 | 02 | 10 |
| Foin, pressé | | | | | | | | | | | | | | |
| Cochons | | | | | | | | | | | | | | |
| Chevaux | 13 | 7 | | | | | | | 13 | 7 | 20 | 26 | 19 | 45 |

| | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Peaux vertes et salées, cornes et sabots | | | | | | | | | | | | | | |
| Glace | | | | | | | | | | | | | | |
| Fer, chemin de fer | | | | | | | | | | | | | | |
| " en gueuse | 324 | | | | | | | | 324 | | 324 | 6 10 | | 6 10 |
| " toute autre | 342 | 14 | | | | | | | 342 | 14 | 356 | 6 43 | 27 | 6 70 |
| Minerai de fer | | | | | | | | | | | | | | |
| Cryolithe ou minerai chim. et autre min., excep. le fer | | | | | | | | | | | | | | |
| Saindoux et huile de saind. | 9 | 1 | | | | | | | 9 | 1 | 10 | 17 | 02 | 19 |
| Farines, de toutes sortes | | | | | | | | | | | | | | |
| Viandes, autres que le lard | | | | | | | | | | | | | | |
| Marbre | | | | | | | | | | | | | | |
| Manille | | | | | | | | | | | | | | |
| Mélasse | 1 | | | | | | | | 1 | | 1 | 02 | | 02 |
| Clous | 25 | | | | | | | | 25 | | 25 | 48 | | 48 |
| Avoine | | | | | | | | | | | | | | |
| Huile (en barils) | 14 | | | | | | | | 14 | | 14 | 27 | | 27 |
| Tourteaux oléagineux | | | | | | | | | | | | | | |
| Pois | | | | | | | | | | | | | | |
| Pommes de terre | | | | | | | | | | | | | | |
| Lard | | 2 | | | | | | | | 2 | 2 | | 04 | 04 |
| Peinture | 1 | | | | | | | | 1 | | 1 | 02 | | 02 |
| Poix et goudron | | | | | | | | | | | | | | |
| Guenilles | 24 | | | | | | | | 24 | | 24 | 45 | | 45 |
| Seigle | | | | | | | | | | | | | | |
| Graine de lin | | | | | | | | | | | | | | |
| Résine | | | | | | | | | | | | | | |
| Sel | 2 | | | | | | | | 2 | | 2 | 04 | | 04 |
| Pierre, pour la taille | | | | | | | | | | | | | | |
| " ouvrée | | | | | | | | | | | | | | |
| " impropre à la taille, non ouvrée | 225 | 1,087 | | | | | | | 225 | 1,087 | 1,312 | 13 14 | 54 35 | 67 49 |
| Graines, de toutes sortes | 13 | | | | | | | | 13 | | 13 | 25 | | 25 |
| Moutons | | | | | | | | | | | | | | |
| Cendre de soude | 13 | | | | | | | | 13 | | 13 | 25 | | 25 |
| Acier | | | | | | | | | | | | | | |
| Sucre | 77 | 1 | | | | | | | 77 | 1 | 78 | 1 47 | 02 | 1 49 |
| Spiritueux, bière, etc | 6 | | | | | | | | 6 | | 6 | 12 | | 12 |
| Tabac, brut | | | | | | | | | | | | | | |
| Suif | | | | | | | | | | | | | | |
| Etain | 201 | 96 | | | | | | | 201 | 96 | 297 | 3 78 | 2 40 | 6 18 |
| Térébenthine | | | | | | | | | | | | | | |
| Blé | 290 | 1,861 | | | | | | | 290 | 1,861 | 2,151 | 20 06 | 146 39 | 166 45 |
| Blanc de plomb | | | | | | | | | | | | | | |
| Blanc de céruse | 5 | | | | | | | | 5 | | 5 | 10 | | 10 |
| Laine | | | | | | | | | | | | | | |
| Tous autres effets et marchandises non énumérés | 2,119 | 1,373 | | | | | | | 2,119 | 1,373 | 3,492 | 39 87 | 35 44 | 75 31 |
| Ecorce | | | | | | | | | | | | | | |

N° (A) 3.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

| Articles. | De ports du Canada à des ports du Canada. | | De ports du Canada à des ports américains. | | De ports américains à des ports américains. | | De ports américains à des ports du Canada. | | Tonneaux. | | Total, tonneaux. | Montant des péages. Montée. | Montant des péages. Descente. | Montant total des péages. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | | $ c. | $ c. | $ c. |
| Barils vides | 4 | 5 | | | | | | | 4 | 5 | 9 | 0 12 | 0 11 | 0 23 |
| Courbes pour bâtiments | | | | | | | | | | | | | | |
| Flottes | | | | | | | | | | | | | | |
| Bois de chauff., sur navires | | 14,727 | | 2,115 | | | | | | 16,842 | 16,842 | | 661 10 | 661 10 |
| " en radeaux | | | | | | | | | | | | | | |
| Cercles | | | | | | | | | | | | | | |
| Echalons à houblon | | | | | | | | | | | | | | |
| 88 Bois de serv., scié, sur nav. | 194 | 3,461 | | | | | | | 194 | 3,461 | 3,655 | 5 55 | 362 66 | 368 21 |
| " en radeaux | | | | | | | | | | | | | | |
| Mâts, espars et poteaux de télegraphe, sur navires | | | | | | | | | | | | | | |
| Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux | | | | | | | | | | | | | | |
| Liens de c. de f., sur navires | | | | | | | | | | | | | | |
| " " en radeaux | | | | | | | | | | | | | | |
| Billots de sciage | 308 | 1,394 | | 578 | | | | | 308 | 1,972 | 2,280 | 14 00 | 92 00 | 106 00 |
| Douves et fonds, barils | | | | | | | | | | | | | | |
| " " pipes | | | | | | | | | | | | | | |
| " " Indes occ. | | | | | | | | | | | | | | |
| Douves, saloirs | | | | | | | | | | | | | | |
| Bardeaux | | 25 | | | | | | | | 25 | 25 | | 10 55 | 10 55 |
| Piquets et perches pour clôtures, sur navires | | 3 | | | | | | | | 3 | 3 | | 1 00 | 1 00 |
| Piquets et perches pour clôtures, en radeaux | | | | | | | | | | | | | | |
| Bois de con., carré, sur nav. | | | | | | | | | | | | | | |
| " " en rad. | | | | | | | | | | | | | | |
| Traverses | | | | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Articles en bois et bois en partie fabriqué......... | ........ | ........ | ........ | ........ | ...... | ...... | ...... | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........... |
| Total, fret payant péages. | 5,561 | 27,697 | 41 | 3,093 | ........ | ........ | ........ | ....... | 5,602 | 30,790 | 36,392 | 160 90 | 1,580 68 | 1,741 58 |
| Total, péages sur navires........ | | | | | | | | | | | | 325 61 | 399 98 | 725 59 |
| do passagers........ | | | | | | | | | | | | 214 00 | 213 32 | 427 32 |
| Total, péages........ | | | | | | | | | | | | 700 51 | 2,193 98 | 2,894 49 |

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 16 octobre 1897.

RICHARD DEVLIN,
*Compilateur de la statistique des canaux.*

ANNEXE A.—*Suite.*

N° (A) 4.—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1896.

| Articles. | De ports du Canada à des ports du Canada. | | De ports du Canada à des ports américains. | | De ports américains à des ports américains. | | De ports américains à des ports du Canada. | | Tonneaux. | | Total, tonneaux. | Montant des péages. Montée. | Montant des péages. Descente. | Montant total des péages. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | | $ c. | $ c. | $ c. |
| Alcalis, potasse et perlasse | | 37 | | | | | | | | 37 | 37 | | 7 40 | 7 40 |
| Pommes | 13 | 7,705 | 3 | | | | | 33 | 16 | 7,738 | 7,754 | 1 51 | 1,136 48 | 1,137 99 |
| Produits agricoles, non énumérés, légumes | 367 | 548 | | | | | | | 367 | 548 | 915 | 49 66 | 80 01 | 129 67 |
| Produits agricoles, non énumérés, animaux | 314 | 2,095 | | 902 | | | | | 314 | 2,997 | 3,311 | 15 04 | 356 96 | 372 00 |
| Instruments aratoires | 59 | 6 | | | | | | | 59 | 6 | 65 | 8 08 | 50 | 8 58 |
| Orge | 52 | 3,633 | | | | | | | 5' | 3,633 | 3,685 | 1 30 | 293 27 | 294 57 |
| Briques | 8,747 | 61 | | | | | 365 | | 9,112 | 61 | 9,173 | 375 98 | 2 53 | 378 51 |
| Os | | 291 | | 513 | | | | | | 804 | 804 | | 79 21 | 79 21 |
| Soufre | 653 | | | | | | | | 653 | | 653 | 63 83 | | 63 83 |
| Sarrasin | | 4,118 | | | | | | | | 4,118 | 4,118 | | 129 93 | 129 93 |
| Ciment et chaux hydrauliq. | 4,105 | 103 | 1,054 | | | | 144 | | 5 303 | 103 | 5,406 | 653 06 | 3 98 | 657 04 |
| Argile, chaux et sable | 13,590 | 11,928 | | | | | 1,549 | | 15,139 | 11,928 | 27,067 | 594 51 | 509 18 | 1,103 69 |
| Houille | | 37,297 | 4 | | | 330 | | 141,315 | 4 | 178,942 | 178,946 | 15 | 25,250 25 | 25,250 40 |
| Maïs | 9 | 14,846 | | | | | | 3,786 | 9 | 18,632 | 18,641 | 69 | 1,366 02 | 1,366 71 |
| Bestiaux | 57 | 262 | | | | | | | 57 | 262 | 319 | 3 24 | 18 66 | 21 90 |
| Coton, brut | | | | | | | | | | | | | | |
| Faïencerie et poterie | 76 | 6 | 83 | | | | | | 159 | 6 | 165 | 28 81 | 1 15 | 29 96 |
| Bois de teint. et mat. tinc. | 140 | | | | | | 9 | | 149 | | 149 | 19 05 | | 19 05 |
| Poisson | 146 | 46 | 11 | | | | | | 157 | 46 | 203 | 19 16 | 2 06 | 21 22 |
| Lin et chanvre | | 25 | | | | | | | | 25 | 25 | | 3 75 | 3 75 |
| Fleur de farine | 926 | 2,715 | | | | | | | 926 | 2,715 | 3,641 | 58 30 | 150 06 | 208 36 |
| Meubles | 276 | 886 | | | | | | | 276 | 886 | 1,162 | 49 04 | 131 20 | 180 24 |
| Gypse | 1,304 | 10 | | | | | | | 1,304 | 10 | 1,314 | 18 17 | 38 | 18 55 |
| Verrerie, de toutes sortes | 879 | 134 | 530 | | | | | | 1,409 | 134 | 1,543 | 280 03 | 11 70 | 291 73 |
| Foin, pressé | 188 | 826 | | | | | | | 188 | 826 | 1,014 | 7 49 | 40 37 | 47 86 |
| Cochons | | 18 | | | | | | | | 18 | 18 | | 2 12 | 2 12 |
| Chevaux | 220 | 420 | | | | | | | 220 | 420 | 640 | 12 86 | 26 79 | 39 65 |

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Peaux vertes et salées, cornes et sabots | | | | 45 | | | | | | 45 | 45 | | 6 19 | 6 19 |
| Glace | | | | | | | | | | | | | | |
| Fer, chemin de fer | 1,981 | 15 | | | | | | | 1,981 | 15 | 1,996 | 281 02 | 1 77 | 282 79 |
| do en gueuse | 105 | 1,395 | 28 | | | | | | 133 | 1,395 | 1,528 | 18 72 | 192 84 | 211 56 |
| do toute autre | 12,553 | 2,777 | 724 | | | | 1,722 | | 14,999 | 2,777 | 17,776 | 1,116 90 | 142 42 | 1,259 32 |
| Minerai de fer | | | | | | | | | | | | | | |
| Cryolithe ou minerai chim., et autre min'rai, exc. le fer | | | | | | | | | | | | | | |
| Saindoux et huile de saind. | 46 | 249 | | | | | | | 46 | 249 | 295 | 4 64 | 20 41 | 25 05 |
| Farines, de toutes sortes | 178 | 715 | | | | | | | 178 | 715 | 893 | 9 93 | 30 57 | 40 50 |
| Viandes, antres que le lard. | 21 | 3 | | | 10 | | | | 31 | 3 | 34 | 2 61 | 0 45 | 3 06 |
| Marbre | 19 | | | | | | | | 19 | | 19 | 3 61 | | 3 61 |
| Manille | | | | | | | | | | | | | | |
| Mélasse | 346 | 210 | 1 | | | | 397 | | 744 | 210 | 954 | 73 35 | 10 60 | 83 95 |
| Clous | 885 | 689 | 148 | | | | | | 1,033 | 689 | 1,722 | 199 63 | 36 20 | 235 83 |
| Avoine | 134 | 18,768 | | | | | | 260 | 134 | 19,028 | 19,162 | 3 42 | 542 59 | 546 01 |
| Huile, en barils | 638 | 454 | 26 | | | | 15 | | 679 | 454 | 1,133 | 112 12 | 66 25 | 178 37 |
| Tourteaux oléagineux | 3 | 10 | | | | | | | 3 | 10 | 13 | 0 23 | 0 78 | 1 01 |
| Pois | 50 | 38,186 | | | | | | | 50 | 38,186 | 38,236 | 1 52 | 1,650 61 | 1,652 13 |
| Pommes de terre | | 31 | | | | | | | | 31 | 31 | | 2 66 | 2 66 |
| Lard | 245 | 245 | | | | | | | 245 | 245 | 490 | 24 13 | 20 40 | 44 53 |
| Peinture | 316 | 320 | 32 | | | | | 10 | 348 | 330 | 678 | 67 46 | 25 95 | 93 41 |
| Poix et goudron | 164 | 60 | 15 | | | | 171 | | 350 | 60 | 410 | 43 08 | 3 00 | 46 08 |
| Guenilles | 133 | 171 | | 19 | | | 18 | | 151 | 190 | 341 | 20 12 | 34 05 | 54 17 |
| Seigle | 261 | 1,211 | | | | | | | 261 | 1,211 | 1,472 | 19 58 | 82 11 | 101 69 |
| Graine de lin | 1 | | | | | | | | 1 | | 1 | 15 | | 15 |
| Résine | 26 | 56 | | | | | 2,049 | | 2,075 | 56 | 2,131 | 117 11 | 2 80 | 119 91 |
| Sel | 2,934 | 94 | 753 | | | | 20 | | 3,707 | 94 | 3,801 | 440 39 | 3 59 | 443 98 |
| Pierre, pour la taille | 106 | 1,050 | 4 | | | | | | 110 | 1,050 | 1,160 | 4 82 | 39 40 | 44 22 |
| do ouvrée | 336 | 6,884 | 5 | | | | | | 341 | 6,884 | 7,225 | 19 85 | 649 95 | 669 80 |
| do impropre à la taille, non ouvrée | 150 | 4,174 | | | | | | | 150 | 4,174 | 4,324 | 3 00 | 113 40 | 116 40 |
| Graines, de toutes sortes | 5,267 | 149 | 92 | | | | | | 5,359 | 149 | 5,508 | 245 13 | 10 34 | 255 47 |
| Moutons | | 184 | | | 1 | | | | 1 | 184 | 185 | 0 08 | 13 93 | 14 01 |
| Cendre de soude | 1,193 | 52 | 50 | | | | 27 | | 1,270 | 52 | 1,322 | 246 11 | 2 85 | 248 96 |
| Acier | 1,288 | 22 | | | | | | | 1,288 | 22 | 1,310 | 176 54 | 1 37 | 177 91 |
| Sucre | 3,072 | 157 | 1,544 | | | | 5,305 | | 9,921 | 157 | 10,078 | 1,156 50 | 7 95 | 1,164 45 |
| Spiritueux, bière, etc. | 350 | 195 | 25 | | | | | | 375 | 195 | 570 | 62 41 | 27 80 | 90 21 |
| Tabac, brut | 12 | | | | | | | | 12 | | 12 | 1 20 | | 1 20 |
| Suif | 23 | 8 | | | | | | | 23 | 8 | 31 | 3 45 | 98 | 4 43 |
| Etain | 1,880 | 28 | 183 | | | | | | 2,063 | 28 | 2,091 | 409 76 | 2 45 | 412 21 |
| Térébenthine | 2 | 49 | | | | | 130 | | 132 | 49 | 181 | 6 79 | 2 60 | 9 39 |
| Blé | 560 | 10,555 | | | | | | 1,532 | 560 | 12,087 | 12,647 | 21 00 | 1,048 76 | 1,069 76 |
| Blanc de plomb | 136 | 3 | 9 | | | | | | 145 | 3 | 148 | 28 60 | 15 | 28 75 |
| Blanc de céruse | 558 | 9 | 79 | | | | | | 637 | 9 | 646 | 126 11 | 55 | 126 66 |
| Laine | 2 | 12 | | | | | | | 2 | 12 | 14 | 15 | 1 80 | 1 95 |
| Tous autres effets et marchandises non énumérés | 5,984 | 4,925 | 808 | 67 | 246 | 354 | 747 | 14 | 7,785 | 5,360 | 13,145 | 1,161 43 | 743 87 | 1,905 30 |
| Ecorce | | | | | | | | | | | | | | |

N° (A) 4.—Tableau indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, etc.—*Fin.*

| Articles. | De ports du Canada à des ports du Canada. | | De ports du Canada à des ports américains. | | De ports américains à des ports américains. | | De ports américains à des ports du Canada. | | Tonneaux. | | Total, tonneaux. | Montant des péages. Montée. | Montant des péages. Montée. | Montant total des péages. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | | $ c. | $ c. | $ c. |
| Barils, vides | 228 | 46 | 2 | | | | | | 230 | 46 | 276 | 26 96 | 3 12 | 30 08 |
| Courbes pour bâtiments | | | | | | | | | | | | | | |
| Flottes | 60 | 3,024 | | | | | | | 60 | 3,024 | 3,084 | 1 05 | 52 64 | 53 69 |
| Bois de chauff., sur navires | 6,747 | 6,784 | | | | | | | 6,747 | 6,784 | 13,531 | 112 45 | 121 22 | 233 67 |
| do en radeaux | | 90 | | | | | | | | 90 | 90 | | 1 88 | 1 88 |
| Houblon | | | | | | | | | | | | | | |
| Echalas à houblon | | | | | | | | | | | | | | |
| Bois de serv., scié, sur nav. | 14,901 | 23,165 | | 1,196 | | | | 998 | 14,901 | 25,359 | 40,260 | 346 43 | 1,876 76 | 2,223 19 |
| do en rad. | | 727 | | | | | | | | 727 | 727 | | 32 66 | 32 66 |
| Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires | | | | | | | | | | | | | | |
| Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux | | 20,440 | | | | | | | | 20,440 | 20,440 | | 508 00 | 508 00 |
| Traverses, sur navires | 746 | 235 | | | | | | | 746 | 235 | 981 | 29 83 | 5 38 | 35 21 |
| do en radeaux | | 63 | | | | | | | | 63 | 63 | | 2 50 | 2 50 |
| Billots de sciage | | 14,940 | | | | | | | | 14,940 | 14,940 | | 341 10 | 341 10 |
| Douves et fonds, barils | 18 | | | | | | | | 18 | | 18 | 0 35 | | 0 35 |
| do pipes | | | | | | | | | | | | | | |
| do Indes occ. | | | | | | | | | | | | | | |
| Douves, saloirs | | | | | | | | | | | | | | |
| Bardeaux | | | | | | | | | | | | | | |
| Piquets et perches pour clôtures, sur navires | 2 | | | | | | | | 2 | | 2 | 0 20 | | 0 20 |
| Piquets et perches pour clôtures, en radeaux | | | | | | | | | | | | | | |
| Bois de con., carré, sur nav. | 20 | 750 | | | | | | | 20 | 750 | 770 | 0 50 | 9 75 | 10 25 |
| do en rad. | 432 | 5,798 | | | | | | | 432 | 5,798 | 6,230 | 13 50 | 146 70 | 160 20 |
| Traverses | | 3,060 | | | | | | | | 3,060 | 3,060 | | 18 85 | 18 85 |
| Articles en bois et bois en partie fabriqué | 55 | 14 | | | | | | | 55 | 14 | 69 | 17 60 | 4 80 | 22 40 |
| Total, fret payant péages | 97,288 | 261,267 | 6,213 | 2,742 | 257 | 684 | 12,668 | 147,948 | 116,426 | 412,641 | 529,067 | 9,041 48 | 38,273 71 | 47,315 19 |
| *Articles en franchise ayant payé pleins péages sur le canal Welland :—* | | | | | | | | | | | | | | |
| Pommes | | 1,155 | | | | | | 108 | | 1,263 | 1,263 | | | |

| | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Cendres | | 41 | | | | | | 53 | | 94 | 94 |
| Orge | | 240 | | | | | | | | 240 | 240 |
| Ciment, etc | | 12 | | | | | | | | 12 | 12 |
| Blé-d'inde | | 125,946 | | | | | | 56,384 | | 182,330 | 182,330 |
| Poterie, etc | | | | | | | | 5 | | 5 | 5 |
| Farine | | 2,923 | | | | | | 9,041 | | 11,964 | 11,964 |
| Verre | | 9 | | | | | | | | 9 | 9 |
| Chevaux | | | | | | | | 1 | | 1 | 1 |
| Fer en gueuse | | 5 | | | | | | | | 5 | 5 |
| " tout autre | | 1,571 | | | | | | 449 | | 2,020 | 2,020 |
| Marchandises | | 238 | | | | | | 138 | | 376 | 376 |
| Mélasse | | 59 | | | | | | 108 | | 167 | 167 |
| Avoine | | 10,870 | | | | | | 1,503 | | 12,373 | 12,373 |
| Huiles | | | | | | | | 23 | | 23 | 23 |
| Pois | | 2,625 | | | | | | 395 | | 3,020 | 3,020 |
| Lard | | | | | | | | 1 | | 1 | 1 |
| Guenilles | | 2 | | | | | | 2 | | 4 | 4 |
| Blé | | 6,866 | | | | | | 1,457 | | 8,323 | 8,323 |
| Grains, toutes sortes | | | | | | | | 20 | | 20 | 20 |
| Acier | | 130 | | | | | | 412 | | 542 | 542 |
| Sucre | | 1 | | | | | | | | 1 | 1 |
| Légumes, tous autres | | | | | | | | 29 | | 29 | 29 |
| Maïs | | 235,511 | | | | | | 19,687 | | 255,198 | 255,198 |
| Bois de serv., scié, sur nav. | | 657 | | | | | | | | 657 | 657 |
| " " en rad, | | 1,200 | | | | | | | | 1,200 | 1,200 |
| Houille, en franchise par arrêté en conseil | 69,984 | | | | | | 30,751 | | 100,735 | | 100,735 |
| *Art. en fr. pour la const. des canaux, p. arr. en c. 1884:* | | | | | | | | | | | |
| Pierre, pour la taille | | 200 | | | | | | | | 200 | 200 |
| " brute | | 1,754 | | | | | | | | 1,754 | 1,754 |
| Marchandises | 6 | | | | | | | | 6 | | 6 |
| Houille | | | | | | | | 2,051 | | 2,051 | 2,051 |
| Grand total, fret | 167,278 | 653,282 | 6,213 | 2,742 | 257 | 684 | 43,419 | 239,815 | 217,167 | 896,523 | 1,113,690 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Total des péages sur navires | 11,167 07 | 8,873 54 | 20,040 61 |
| " " passagers | 699 87 | 1,948 57 | 2,648 44 |
| " " articles en franchise $54,614.70 | | | |
| Total des péages | 20,908 42 | 49,095 82 | 70,004 24 |
| Amendes | | | 78 00 |
| *Dommages | | | |
| Quaiage et emmagasinage | | | 2,666 25 |
| Autres recettes | | | 16,117 03 |
| Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau | | | 88,865 52 |

*Montant des dommages non compris ci-dessus, $324.95.

Ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 16 octobre 1897.

RICHARD DEVLIN,
*Compilateur de la statistique des canaux.*

ANNEXE A—*Suite.*

N (A) 5.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1896.

| Articles. | De ports du Canada à des ports du Canada. | | De ports du Canada à des ports américains. | | De ports américains à des ports américains. | | De ports américains à des ports du Canada. | | Tonneaux. | | Total, tonneaux. | Montant des péages. Montée. | Montant des péages. Descente. | Montant total des péages. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | | $ c. | $ c. | $ c. |
| Alcalis, potasse et perlasse. | | 37 | | | | | | | | 37 | 37 | | 7 40 | 7 40 |
| Pommes. | | 7,473 | 3 | | | | | 33 | 3 | 7,506 | 7,509 | 0 45 | 1,125 90 | 1,126 35 |
| Produits agricoles non énumérés, légumes. | 297 | 518 | | | | | | | 297 | 518 | 815 | 44 55 | 77 70 | 122 25 |
| Produits agricoles non énumérés, animaux. | | 1,218 | | | | | | | | 1,218 | 1,218 | | 182 70 | 182 70 |
| Instruments aratoires. | | | | | | | | | | | | | | |
| Orge | | 2,699 | | | | | | | | 2,699 | 2,699 | | 269 90 | 269 90 |
| Briques | 210 | 2 | | | | | | | 210 | 2 | 212 | 31 50 | 0 30 | 31 80 |
| Os | | 31 | | | | | | | | 31 | 31 | | 4 65 | 4 65 |
| Soufre | 3 | | | | | | | | 3 | | 3 | 0 45 | | 0 45 |
| Sarrasin. | | 359 | | | | | | | | 359 | 359 | | 35 90 | 35 90 |
| Ciment et chaux hydrauliq. | 2,224 | | 1,054 | | | | | | 3,278 | | 3,278 | 491 70 | | 491 70 |
| Argile, chaux et sable | 79 | 354 | | | | | | | 79 | 354 | 433 | 11 85 | 53 10 | 64 95 |
| Houille | | 34,933 | | | | | | 126,618 | | 161,551 | 161,551 | | 24,232 65 | 24,232 65 |
| Maïs | | 7,955 | | | | | | 3,100 | | 11,055 | 11,055 | | 1,105 50 | 1,105 50 |
| Bestiaux | 2 | 16 | | | | | | | 2 | 16 | 18 | 0 30 | 2 40 | 2 70 |
| Coton brut | | | | | | | | | | | | | | |
| Faïencerie et poterie | 29 | 5 | 83 | | | | | | 112 | 5 | 117 | 22 40 | 1 00 | 23 40 |
| Bois de teint. et mat. tinct. | 46 | | | | | | | | 46 | | 46 | 9 20 | | 9 20 |
| Poisson | 86 | | 11 | | | | | | 97 | | 97 | 14 55 | | 14 55 |
| Lin et chanvre | | 25 | | | | | | | | 25 | 25 | | 3 75 | 3 75 |
| Fleur de farine | | 413 | | | | | | | | 413 | 413 | | 61 95 | 61 95 |
| Meubles | 166 | 551 | | | | | | | 166 | 551 | 717 | 33 20 | 110 20 | 143 40 |
| Gypse | | | | | | | | | | | | | | |
| Verrerie, de toutes sortes | 824 | 28 | 530 | | | | | | 1,354 | 28 | 1,382 | 270 80 | 5 60 | 276 40 |
| Foin, pressé | | | | | | | | | | | | | | |
| Cochons | | 10 | | | | | | | | 10 | 10 | | 1 50 | 1 50 |
| Chevaux | 13 | 44 | | | | | | | 13 | 44 | 57 | 1 95 | 6 60 | 8 55 |

| | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Peaux vertes et salées, cornes et sabots | | | | | | | | | | | | | | |
| Glace | | | | | | | | | | | | | | |
| Fer, chemin de fer | 1,819 | 10 | | | | | | | 1,819 | 10 | 1,829 | 272 85 | 1 50 | 274 35 |
| do en gueuse | 81 | 1,249 | 28 | | | | | | 109 | 1,249 | 1,358 | 16 35 | 187 35 | 203 70 |
| do tout autre | 3,837 | 318 | 724 | | | | 2 | | 4,563 | 318 | 4,881 | 684 45 | 47 70 | 732 15 |
| Minerai de fer | | | | | | | | | | | | | | |
| Cryolithe ou minerai chim., et autre min., exc. le fer | | | | | | | | | | | | | | |
| Saindoux et huile de saind. | 8 | 96 | | | | | | | 8 | 96 | 104 | 1 20 | 14 40 | 15 60 |
| Farines, de toutes sortes | | | | | | | | | | | | | | |
| Viandes, autres que le lard | 3 | 3 | | | | | | | 3 | 3 | 6 | 0 45 | 0 45 | 0 90 |
| Marbre | | | | | | | | | | | | | | |
| Manille | | | | | | | | | | | | | | |
| Mélasse | 17 | | 1 | | | | | | 18 | | 18 | 3 60 | | 3 60 |
| Clous | 667 | 11 | 148 | | | | | | 815 | 11 | 826 | 163 00 | 2 20 | 165 20 |
| Avoine | | 555 | | | | | | 260 | | 815 | 815 | | 81 50 | 81 50 |
| Huile, en barils | 308 | 289 | 26 | | | | | | 334 | 289 | 623 | 66 80 | 57 80 | 124 60 |
| Tourteaux oléagineux | | | | | | | | | | | | | | |
| Pois | | 9,276 | | | | | | | | 9,276 | 9,276 | | 927 60 | 927 60 |
| Pommes de terre | | 5 | | | | | | | | 5 | 5 | | 0 75 | 0 75 |
| Lard | | 98 | | | | | | | | 98 | 98 | | 14 70 | 14 70 |
| Peinture | 247 | 53 | 32 | | | | | 10 | 279 | 63 | 342 | 55 80 | 12 60 | 68 40 |
| Poix et goudron | 136 | | 15 | | | | | | 151 | | 151 | 30 20 | | 30 20 |
| Guenilles | 49 | 152 | | | | | | | 49 | 152 | 201 | 9 80 | 30 40 | 40 20 |
| Seigle | | 691 | | | | | | | | 691 | 691 | | 69 10 | 69 10 |
| Graine de lin | 1 | | | | | | | | 1 | | 1 | 15 | | 0 15 |
| Résine | 19 | | | | | | | | 19 | | 19 | 3 80 | | 3 80 |
| Sel | 796 | | 753 | | | | | | 1,549 | | 1,549 | 232 35 | | 232 35 |
| Pierre, pour la taille | | | 4 | | | | | | 4 | | 4 | 0 60 | | 0 60 |
| do ouvrée | 12 | 1 | 5 | | | | | | 17 | 1 | 18 | 3 40 | 0 20 | 3 60 |
| do impropre à la taille, non ouvrée | | | | | | | | | | | | | | |
| Graines, de toutes sortes | 297 | 41 | 92 | | | | | | 389 | 41 | 430 | 58 35 | 6 15 | 64 50 |
| Moutons | | | | | | | | | | | | | | |
| Cendre de soude | 1,133 | 1 | 50 | | | | | | 1,183 | 1 | 1,184 | 236 60 | 0 20 | 236 80 |
| Acier | 1,119 | 4 | | | | | | | 1,119 | 4 | 1,123 | 167 85 | 0 60 | 168 45 |
| Sucre | 2,094 | | 1,544 | | | | | | 3,638 | | 3,638 | 727 60 | | 727 60 |
| Spiritueux, bière, etc | 117 | 118 | 25 | | | | | | 142 | 118 | 260 | 28 40 | 23 60 | 52 00 |
| Tabac, brut | | | | | | | | | | | | | | |
| Suif | 23 | 5 | | | | | | | 23 | 5 | 28 | 3 45 | 0 75 | 4 20 |
| Etain | 1,803 | 7 | 183 | | | | | | 1,986 | 7 | 1,993 | 397 20 | 1 40 | 398 60 |
| Térébenthine | | 1 | | | | | | | | 1 | 1 | | 0 20 | 0 20 |
| Blé | | 8,422 | | | | | | 1,532 | | 9,954 | 9,954 | | 995 40 | 995 40 |
| Blanc de plomb | 114 | | 9 | | | | | | 123 | | 123 | 24 60 | | 24 60 |
| Blanc de céruse | 501 | | 79 | | | | | | 580 | | 580 | 116 00 | | 116 00 |
| Laine | | 12 | | | | | | | | 12 | 12 | | 1 80 | 1 80 |
| Tous autres effets et marchandises non énumérés | 3,146 | 2,526 | 806 | | | 2 | | 14 | 3,952 | 2,542 | 6,494 | 790 40 | 508 60 | 1,299 00 |
| Ecorce | | | | | | | | | | | | | | |

N° (A) 5.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, etc.—*Fin.*

| Articles. | De ports du Canada à des ports du Canada. Montée. | De ports du Canada à des ports du Canada. Descente. | De ports du Canada à des ports américains. Montée. | De ports du Canada à des ports américains. Descente. | De ports américains à des ports américains. Montée. | De ports américains à des ports américains. Descente. | De ports américains à des ports du Canada. Montée. | De ports américains à des ports du Canada. Descente. | Tonneaux. Montée. | Tonneaux. Descente. | Total, tonneaux. | Montant des péages. Montée. | Montant des péages. Descente. | Montant total des péages. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | | | $ c. | $ c. | $ c. |
| Barils, vides | 73 | | 2 | | | | | | 75 | | 75 | 14 08 | | 14 08 |
| Courbes | | | | | | | | | | | | | | |
| Flottes | | | | | | | | | | | | | | |
| Bois de chauff., sur navires | | | | | | | | | | | | | | |
| do en radeaux | | | | | | | | | | | | | | |
| Houblon | | | | | | | | | | | | | | |
| Echalas à houblon | | | | | | | | | | | | | | |
| Bois de serv., scié, sur nav. | | 17,199 | | | | | | 998 | | 18,197 | 18,197 | | 1,640 10 | 1,640 10 |
| do en rad. | | | | | | | | | | | | | | |
| Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires | | | | | | | | | | | | | | |
| Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux | | | | | | | | | | | | | | |
| Liens de ch. de fer, sur nav. | | | | | | | | | | | | | | |
| do en rad. | | | | | | | | | | | | | | |
| Billots de sciage | | | | | | | | | | | | | | |
| Douves et fonds, barils | | | | | | | | | | | | | | |
| do pipes | | | | | | | | | | | | | | |
| do Indes occ. | | | | | | | | | | | | | | |
| Douves et saloirs, barils | | | | | | | | | | | | | | |
| Bardeaux | | | | | | | | | | | | | | |
| Piquets et perches pour clôtures, sur navires | | | | | | | | | | | | | | |
| Piquets et perches pour clôtures, en radeaux | | | | | | | | | | | | | | |
| Bois de con., carré, sur nav. | | | | | | | | | | | | | | |
| do en rad. | | | | | | | | | | | | | | |
| Traverses | | | | | | | | | | | | | | |
| Articles en bois et bois en partie fabriqué | 37 | 11 | | | | | | | 37 | 11 | 48 | 14 80 | 4 40 | 19 20 |
| Total, fret payant péages. | 22,436 | 97,825 | 6,207 | ... | | 2 | 2 | 132,565 | 28,645 | 230,392 | 259,037 | 5,057 03 | 31,920 15 | 36,977 18 |

| *Articles en franchise ayant payé pleins péages sur le canal Welland:—* | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Pommes | | 1,155 | | | | | | 108 | | 1,263 | 1,263 |
| Alcalis | | 41 | | | | | | 53 | | 94 | 94 |
| Orge | | 240 | | | | | | | | 240 | 240 |
| Ciment, etc | | 12 | | | | | | | | 12 | 12 |
| Maïs | | 125,946 | | | | | | 56,384 | | 182,330 | 182,330 |
| Faïence, etc | | | | | | | | 5 | | 5 | 5 |
| Fleur de farine | | 2,923 | | | | | | 9,041 | | 11,964 | 11,964 |
| Verre | | 9 | | | | | | | | 9 | 9 |
| Chevaux | | | | | | | | 1 | | 1 | 1 |
| Fer, en gueuse | | 5 | | | | | | | | 5 | 5 |
| " tout autre | | 1,571 | | | | | | 449 | | 2,020 | 2,020 |
| Marchandises | | 238 | | | | | | 138 | | 376 | 376 |
| Mélasse | | 59 | | | | | | 108 | | 167 | 167 |
| Avoine | | 10,870 | | | | | | 1,503 | | 12,373 | 12,373 |
| Huiles | | | | | | | | 23 | | 23 | 23 |
| Pois | | 2,625 | | | | | | 395 | | 3,020 | 3,020 |
| Cochons | | | | | | | | 1 | | 1 | 1 |
| Guenilles | | 2 | | | | | | 2 | | 4 | 4 |
| Seigle | | 6,866 | | | | | | 1,457 | | 8,323 | 8,323 |
| Graines, de toutes sortes | | | | | | | | 20 | | 20 | 20 |
| Acier | | 130 | | | | | | 412 | | 542 | 542 |
| Sucre | | 1 | | | | | | | | 1 | 1 |
| Légumes, tous autres | | | | | | | | 29 | | 29 | 29 |
| Blé | | 235,076 | | | | | | 19,687 | | 254,763 | 254,763 |
| Bois, sciés, sur navires | | 657 | | | | | | | | 657 | 657 |
| Bois de const., carré, en rac. | | 1,200 | | | | | | | | 1,200 | 1,200 |
| Houille, en franchise, par ordre en conseil | 689 | | | | | | | | 689 | | 689 |
| Grand total, fret | 23,125 | 487,451 | 6,207 | | | 2 | 2 | 222,381 | 29,334 | 709,834 | 739,168 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Total, péages sur navires | 7,514 03 | 7,436 44 | 14,950 47 |
| do passagers | 316 90 | 1,287 50 | 1,604 40 |
| do articles en franchise ...... $48,905 73 | | | |
| Total, péages | 12,887 96 | 40,644 09 | 53,532 05 |

RICHARD DEVLIN,
*Compilateur de la statistique des canaux.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 16 octobre 1897.

ANNEXE A.—*Suite.*

N° (A) 6.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1896.

| Articles. | De ports du Canada à des ports du Canada. | | De ports du Canada à des por s américains. | | De ports américains à des ports américains. | | De ports américains à des ports du Canada. | | Tonneaux. | | Total, tonneaux. | Montant des péages. Montée. | Montant des péages. Descente. | Montant total des péages. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | | $ c. | $ c. | $ cts. |
| Alcalis, potasse et perlasse | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| Pommes | 13 | 232 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 13 | 232 | 245 | 1 06 | 10 58 | 11 64 |
| Produits agricoles, non énumérés, légumes | 70 | 30 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 70 | 30 | 100 | 5 11 | 2 31 | 7 42 |
| Produits agricoles, non énumérés, animaux | 314 | 877 | ........ | 902 | ........ | ........ | ........ | ........ | 314 | 1,779 | 2,093 | 15 04 | 174 26 | 189 30 |
| Instruments aratoires | 59 | 6 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 59 | 6 | 65 | 8 08 | 0 50 | 8 58 |
| Orge | 52 | 934 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 52 | 934 | 986 | 1 30 | 23 37 | 24 67 |
| Briques | 8,537 | 59 | ........ | ........ | ........ | ........ | 365 | ........ | 8,902 | 59 | 8,961 | 344 48 | 2 23 | 346 71 |
| Os | ........ | 260 | ........ | 513 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 773 | 773 | ........ | 74 56 | 74 56 |
| Soufre | 650 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 650 | ........ | 650 | 63 38 | ........ | 63 38 |
| Sarrasin | ........ | 3,759 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 3,759 | 3,759 | ........ | 94 03 | 94 03 |
| Ciment et chaux hydraul. | 1,881 | 103 | ........ | ........ | ........ | ........ | 144 | ........ | 2,025 | 103 | 2,128 | 161 36 | 3 98 | 165 34 |
| Argile, chaux et sable | 13,511 | 11,574 | ........ | ........ | ........ | ........ | 1,549 | ........ | 15,060 | 11,574 | 26,634 | 582 66 | 456 08 | 1,038 74 |
| Houille | ........ | 2,364 | 4 | ........ | ........ | 330 | ........ | 14,697 | 4 | 17,391 | 17,395 | 0 15 | 1,017 60 | 1,017 75 |
| Maïs | 9 | 6,891 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 686 | 9 | 7,577 | 7,586 | 0 69 | 260 52 | 261 21 |
| Bestiaux | 55 | 246 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 55 | 246 | 301 | 2 94 | 16 26 | 19 20 |
| Coton, brut | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| Faïencerie et poterie | 47 | 1 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 47 | 1 | 48 | 6 41 | 0 15 | 6 56 |
| Bois de teint. et mat. tinctor | 94 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 9 | ........ | 103 | ........ | 103 | 9 85 | ........ | 9 85 |
| Poisson | 60 | 46 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 60 | 46 | 106 | 4 61 | 2 06 | 6 67 |
| Lin et chanvre | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| Fleur de farine | 926 | 2,302 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 926 | 2,302 | 3,228 | 58 30 | 88 11 | 146 41 |
| Meubles | 110 | 335 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 110 | 335 | 445 | 15 84 | 21 00 | 36 84 |
| Gypse | 1,304 | 10 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 1,304 | 10 | 1,314 | 18 17 | 0 38 | 18 55 |
| Verre, de toutes sortes | 55 | 106 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 55 | 106 | 161 | 9 23 | 6 10 | 15 33 |
| Foin (pressé) | 188 | 826 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 188 | 826 | 1,014 | 7 49 | 40 37 | 47 86 |
| Cochons | ........ | 8 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 8 | 8 | ........ | 0 62 | 0 62 |
| Chevaux | 207 | 376 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 207 | 376 | 583 | 10 91 | 20 19 | 31 10 |

| | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Peaux vertes et salées, cornes et sabots | | | | 45 | | | | | | 45 | 45 | | 6 19 | 6 19 |
| Glace | | | | | | | | | | | | | | |
| Fer, chemin de fer | 162 | 5 | | | | | | | 162 | 5 | 167 | 8 17 | 0 27 | 8 44 |
| " en gueuse | 24 | 146 | | | | | | | 24 | 146 | 170 | 2 37 | 5 49 | 7 86 |
| " tout autre | 8,716 | 2,459 | | | | | 1,720 | | 10,436 | 2,459 | 12,895 | 432 45 | 94 72 | 527 17 |
| Minerai de fer | | | | | | | | | | | | | | |
| Cryolithe ou minerai chim., et autre min., exc. le fer | | | | | | | | | | | | | | |
| Saindoux et huile de saind. | 38 | 153 | | | | | | | 38 | 153 | 191 | 3 44 | 6 01 | 9 45 |
| Farine, de toutes sortes | 178 | 715 | | | | | | | 178 | 715 | 893 | 9 93 | 30 57 | 40 50 |
| Viandes, autres que le lard | 18 | | | | 10 | | | | 28 | | 28 | 2 16 | | 2 16 |
| Marbre | 19 | | | | | | | | 19 | | 19 | 3 61 | | 3 61 |
| Manille | | | | | | | | | | | | | | |
| Mélasse | 329 | 210 | | | | | 397 | | 726 | 210 | 936 | 69 75 | 10 60 | 80 35 |
| Clous | 218 | 678 | | | | | | | 218 | 678 | 896 | 36 63 | 34 00 | 70 63 |
| Avoine | 134 | 18,213 | | | | | | | 134 | 18,213 | 18,347 | 3 42 | 461 09 | 464 51 |
| Huile, en barils | 330 | 165 | | | | | | | 345 | 165 | 510 | 45 32 | 8 45 | 53 77 |
| Tourteaux oléagineux | 3 | 10 | | | | | | | 3 | 10 | 13 | 0 23 | 0 78 | 1 01 |
| Pois | 50 | 28,910 | | | | | | | 50 | 28,910 | 28,960 | 1 52 | 723 01 | 724 53 |
| Pommes de terre | | 26 | | | | | | | | 26 | 26 | | 1 91 | 1 91 |
| Lard | 245 | 147 | | | | | | | 245 | 147 | 392 | 24 13 | 5 70 | 29 83 |
| Peinture | 69 | 267 | | | | | | | 69 | 267 | 336 | 11 66 | 13 35 | 25 01 |
| Poix et goudron | 28 | 60 | | | | | 171 | | 199 | 60 | 259 | 12 88 | 3 00 | 15 88 |
| Guenilles | 84 | 19 | | 19 | | | 18 | | 102 | 38 | 140 | 10 32 | 3 65 | 13 97 |
| Seigle | 261 | 520 | | | | | | | 261 | 520 | 781 | 19 58 | 13 01 | 32 59 |
| Graine de lin | | | | | | | | | | | | | | |
| Résine | 7 | 56 | | | | | 2,049 | | 2,056 | 56 | 2,112 | 113 31 | 2 80 | 116 11 |
| Sel | 2,138 | 94 | | | | | 20 | | 2,158 | 94 | 2,252 | 208 04 | 3 59 | 211 63 |
| Pierre, pour la taille | 106 | 1,050 | | | | | | | 106 | 1,050 | 1,156 | 4 22 | 39 40 | 43 62 |
| " ouvrée | 324 | 6,883 | | | | | | | 324 | 6,883 | 7,207 | 16 45 | 649 75 | 666 20 |
| " impropre à la taille, non ouvrée | 150 | 4,174 | | | | | | | 150 | 4,174 | 4,324 | 3 00 | 113 40 | 116 40 |
| Graines, de toutes sortes | 4,970 | 108 | | | | | | | 4,970 | 108 | 5,078 | 186 78 | 4 19 | 190 97 |
| Moutons | | 184 | | | 1 | | | | 1 | 184 | 185 | 0 08 | 13 93 | 14 01 |
| Cendre de soude | 60 | 51 | | | | | 27 | | 87 | 51 | 138 | 9 51 | 2 65 | 12 16 |
| Acier | 169 | 18 | | | | | | | 169 | 18 | 187 | 8 69 | 0 77 | 9 46 |
| Sucre | 978 | 157 | | | | | 5,305 | | 6,283 | 157 | 6,440 | 428 90 | 7 95 | 436 85 |
| Spiritueux, bière, etc. | 233 | 77 | | | | | | | 233 | 77 | 310 | 34 01 | 4 20 | 38 21 |
| Tabac, brut | 12 | | | | | | | | 12 | | 12 | 1 20 | | 1 20 |
| Suif | | 3 | | | | | | | | 3 | 3 | | 0 23 | 0 23 |
| Etain | 77 | 21 | | | | | | | 77 | 21 | 98 | 12 56 | 1 05 | 13 61 |
| Térébenthine | 2 | 48 | | | | | 130 | | 132 | 48 | 180 | 6 79 | 2 40 | 9 19 |
| Blé | 560 | 2,133 | | | | | | | 560 | 2,133 | 2,693 | 21 00 | 53 36 | 74 36 |
| Blanc de plomb | 22 | 3 | | | | | | | 22 | 3 | 25 | 4 00 | 15 00 | 4 15 |
| Blanc de céruse | 57 | 9 | | | | | | | 57 | 9 | 66 | 10 11 | 0 55 | 10 66 |
| Laine | 2 | | | | | | | | 2 | | 2 | 0 15 | | 0 15 |
| Tous autres effets et marchandises non énumérés | 2,838 | 2,399 | 2 | 67 | 246 | 352 | 747 | | 3,833 | 2,818 | 6,651 | 371 03 | 235 27 | 606 30 |
| Ecorce | | | | | | | | | | | | | | |

N° (A) 6.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

| Articles. | De ports du Canada à des ports du Canada. | | De ports du Canada à des ports américains. | | De ports américains à des ports américains. | | De ports américains à des ports du Canada. | | Tonneaux. | | Total, tonneaux. | Montant des péages. Montée. | Montant des péages. Descente. | Montant tatal des péages. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | | | | |
| | | | | | | | | | | | | $ c. | $ c. | $ c. |
| Barils, vides | 155 | 46 | | | | | | | 155 | 46 | 201 | 12 88 | 3 12 | 16 00 |
| Courbes | | | | | | | | | | | | | | |
| Flottes | 60 | 3,024 | | | | | | | 60 | 3,024 | 3,084 | 1 05 | 52 64 | 53 69 |
| Bois de chauff., sur navires | 6,747 | 6,784 | | | | | | | 6,747 | 6,784 | 13,531 | 112 45 | 121 22 | 233 67 |
| " " en radeaux | | 90 | | | | | | | | 90 | 90 | | 1 88 | 1 88 |
| Cercles | | | | | | | | | | | | | | |
| Echalas à houblon | | | | | | | | | | | | | | |
| Bois de serv., scié, sur nav. | 14,901 | 5,966 | | 1,196 | | | | | 14,901 | 7,162 | 22,063 | 346 43 | 236 66 | 583 09 |
| " " en rad. | | 727 | | | | | | | | 727 | 727 | | 32 66 | 32 66 |
| Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires | | | | | | | | | | | | | | |
| Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux | | 20,440 | | | | | | | | 20,440 | 20,440 | | 508 00 | 508 00 |
| Traverses, sur navires | 746 | 235 | | | | | | | 746 | 235 | 981 | 29 83 | 5 38 | 35 21 |
| " en radeaux | | 63 | | | | | | | | 63 | 63 | | 2 50 | 2 50 |
| Billots de sciage | | 14.940 | | | | | | | | 14,940 | 14,940 | | 341 10 | 341 10 |
| Douves et fonds, barils | 18 | | | | | | | | 18 | | 18 | 0 35 | | 0 35 |
| " " pipes | | | | | | | | | | | | | | |
| " " Indes oc. | | | | | | | | | | | | | | |
| Douves, saloirs | | | | | | | | | | | | | | |
| Bardeaux | | | | | | | | | | | | | | |
| Piquets et perches pour clôtures, sur navires | 2 | | | | | | | | 2 | | 2 | 0 20 | | 0 20 |
| Piquets et perches pour clôtures, en radeaux | | | | | | | | | | | | | | |
| Bois de const., carr., sur nav. | 20 | 750 | | | | | | | 20 | 750 | 770 | 0 50 | 9 75 | 10 25 |
| " " en rad. | 432 | 5,798 | | | | | | | 432 | 5,798 | 6,230 | 13 50 | 146 70 | 160 20 |
| Traverses | | 3,060 | | | | | | | | 3,060 | 3,060 | | 18 85 | 18 85 |

| | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Articles en bois et bois en partie fabriqué ......... | 18 | 3 | ........ | ........ | ........ | ........ | .... ... | ........ | .... 18 | 3 | 21 | 2 80 | 0 40 | 3 20 |
| Total, fret payant péages | 74,852 | 163,442 | 6 | 2,742 | 257 | 682 | 12,666 | 15,383 | 87,781 | 182,249 | 270,030 | 3,984 45 | 6,353 56 | 10,338 01 |
| *Articles en franchise ayant payé pleins péages sur le canal Welland :* | | | | | | | | | | | | | | |
| Blé ..... ................ | ........ | 435 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 435 | 435 | | | |
| Houille, en franchise, par arrêté du conseil ........ | 69,295 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 30,751 | ........ | 100,046 | .... .... | 100,046 | | | |
| *Articles en franchise pour la construction des canaux, A.C., 1884 :* | | | | | | | | | | | | | | |
| Pierre, pour la taille .. .. | ........ | 200 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 200 | 200 | | | |
| do impropre à la taille | ........ | 1,754 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 1,754 | 1,754 | | | |
| Marchandises ............ | 6 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 6 | .......... | 6 | | | |
| Houille .................. | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | .... .. | 2,051 | ...... .. | 2,051 | 2,051 | | | |
| Grand total, fret...... | 144,153 | 165,831 | 6 | 2,742 | 257 | 682 | 43,417 | 17,434 | 187,833 | 186,689 | 374,522 | | | |
| Total des péages sur navires ............... .. .......... | | | | | | | | | | | | 3,653 04 | 1,437 10 | 5,090 14 |
| do passagers .............. ........... | | | | | | | | | | | | 382 97 | 661 07 | 1,044 04 |
| do articles en franchise... ..... | | | | | | | | | | | $5,708 97 | .......... | .. ...... | ........... |
| Total des péages .... .... ................. | | | | | | | | | | | | 8,020 46 | 8,451 73 | 16,472 19 |

RICHARD DEVLIN,
*Compilateur de la statistique des canaux.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 16 octobre 1897.

ANNEXE A—*Suite.*

N° 7.—Tableau indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux de l'Ottawa, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1896.

| Articles. | De ports du Canada à des ports du Canada. | | De ports du Canada à des ports américains. | | De ports américains à des ports américains. | | De ports américains à des ports du Canada. | | Tonneaux. | | Total, tonneaux. | Montant des péages. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | | $ c. |
| Alcalis, potasse et perlasse | | 8 | | | | | | | | 8 | 8 | 1 34 |
| Pommes | | 40 | | | | | | | | 40 | 40 | 2 56 |
| Produits agricoles, non énumérés, légumes | | 17 | | | | | | | | 17 | 17 | 1 02 |
| do do animaux | | 1,231 | | | | | | | | 1,231 | 1,231 | 104 06 |
| Instruments aratoires | | 4 | | | | | | | | 4 | 4 | 0 58 |
| Orge | | 36 | | | | | | | | 36 | 36 | 3 51 |
| Briques | | | | | | | | | | | | |
| Os | | 5 | | | | | | | | 5 | 5 | 0 49 |
| Soufre | | | | | | | | | | | | |
| Sarrasin | | 3 | | | | | | | | 3 | 3 | 0 30 |
| Ciment et chaux hydraulique | | 1 | | | | | | | | 1 | 1 | 0 10 |
| Argile, chaux et sable | | 6,070 | | | | | | | | 6,070 | 6,070 | 151 22 |
| Houille | | 7 | | | | | | | | 7 | 7 | 0 12 |
| Maïs | | | | | | | | | | | | |
| Bestiaux | | 412 | | | | | | | | 412 | 412 | 30 81 |
| Coton (brut) | | | | | | | | | | | | |
| Poterie et faïencerie | | 1 | | | | | | | | 1 | 1 | 0 19 |
| Bois de teinture et matières tinctoriales | | | | | | | | | | | | |
| Poisson | | | | | | | | | | | | |
| Lin et chanvre | | | | | | | | | | | | |
| Fleur de farine | | 10 | | | | | | | | 10 | 10 | 0 99 |
| Meubles | 2 | 19 | | | | | | | 2 | 19 | 21 | 2 71 |
| Gypse | | | | | | | | | | | | |
| Verrerie (de toutes sortes) | | 1 | | | | | | | | 1 | 1 | 0 19 |
| Foin (pressé) | | 1,296 | | | | | | | | 1,296 | 1,296 | 124 24 |
| Cochons | | 31 | | | | | | | | 31 | 31 | 2 28 |
| Chevaux | 15 | 133 | | | | | | | 15 | 133 | 148 | 7 49 |
| Peaux vertes et salées, cornes et sabots | | 19 | | | | | | | | 19 | 19 | 1 86 |
| Glace | | | | | | | | | | | | |
| Fer, chemin de fer | | 1 | | | | | | | | 1 | 1 | 0 10 |

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| do en gueuse | | | | | | | | | | | | |
| do tout autre | | 5 | | | | | | | | 5 | 5 | 0 46 |
| Minerai de fer | | | | | | | | | | | | |
| Cryolithe, minerai chim., et autre min., except. le fer | | | | | | | | | | | | |
| Saindoux et huile de saindoux | | 15 | | | | | | | | 15 | 15 | 1 48 |
| Farines, de toutes sortes | | 10 | | | | | | | | 10 | 10 | 0 98 |
| Viandes, autres que le lard | | 2 | | | | | | | | 2 | 2 | 0 20 |
| Marbre | | | | | | | | | | | | |
| Manille | | | | | | | | | | | | |
| Mélasse | | | | | | | | | | | | |
| Clous | | | | | | | | | | | | |
| Avoine | | 630 | | | | | | | | 630 | 630 | 55 58 |
| Huile, en barils | | 5 | | | | | | | | 5 | 5 | 0 95 |
| Tourteaux oléagineux | | 1 | | | | | | | | 1 | 1 | 0 10 |
| Pois | | 180 | | | | | | | | 180 | 180 | 14 90 |
| Pommes de terre | | 152 | | | | | | | | 152 | 152 | 9 99 |
| Lard | | 22 | | | | | | | | 22 | 22 | 1 23 |
| Peinture | | 1 | | | | | | | | 1 | 1 | 0 19 |
| Poix et goudron | | | | | | | | | | | | |
| Guenilles | | 68 | | | | | | | | 68 | 68 | 11 92 |
| Seigle | | 2 | | | | | | | | 2 | 2 | 0 20 |
| Graine de lin | | | | | | | | | | | | |
| Résine | | | | | | | | | | | | |
| Sel | | | | | | | | | | | | |
| Pierre, pour la taille | | | | | | | | | | | | |
| do ouvrée | | | | | | | | | | | | |
| do impropre à la taille, non ouvrée | | | | | | | | | | | | |
| Graines, de toutes sortes | | 7 | | | | | | | | 7 | 7 | 0 57 |
| Moutons | | 309 | | | | | | | | 309 | 309 | 26 27 |
| Cendre de soude | | 3 | | | | | | | | 3 | 3 | 0 39 |
| Acier | | | | | | | | | | | | |
| Sucre | | | | | | | | | | | | |
| Spiritueux, bière, etc | | 14 | | | | | | | | 14 | 14 | 2 34 |
| Tabac, brut | | | | | | | | | | | | |
| Suif | | 12 | | | | | | | | 12 | 12 | 1 17 |
| Etain | | | | | | | | | | | | |
| Térébenthine | | | | | | | | | | | | |
| Blé | 270 | 5 | | | | | | | 270 | 5 | 275 | 16 49 |
| Blanc de plomb | | | | | | | | | | | | |
| Blanc de céruse | | | | | | | | | | | | |
| Laine | | | | | | | | | | | | |
| Tous autres effets et marchandises non énumérés | 13 | 408 | | | | | | | 13 | 408 | 421 | 69 30 |
| Ecorce | | | | | | | | | | | | |
| Barils, vides | | 59 | | | | | | | | 59 | 59 | 7 45 |
| Courbes pour bâtiments | | | | | | | | | | | | |
| Flottes | | 43,240 | | | | | | | | 43,240 | 43,240 | 361 16 |
| Bois de chauffage, sur navires | | 21,432 | | | | | | | | 21,432 | 21,432 | 748 41 |
| do en radeaux | | | | | | | | | | | | |
| Cercles | | 27 | | | | | | | | 27 | 27 | 2 54 |
| Echalas à houblon | | | | | | | | | | | | |

N° (A.) 7.—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux de l'Ottawa, et le montant du revenu perçu, etc.—*Fin.*

| Articles. | De ports du Canada à des ports du Canada. | | De ports du Canada à des ports américains. | | De ports américains à des ports américains. | | De ports américains à des ports du Canada. | | Tonneaux. | | Total, tonneaux. | Montant des péages. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Des-cente. | Montée. | Des-cente. | Montée. | Des-cente. | Montée. | Des-cente. | Montée. | Des-cente. | | $ c. |
| Bois de service, scié, sur navires | 81 | 319,730 | | 41,648 | | | | | 81 | 361,378 | 361,459 | 25,111 85 |
| do en radeaux | | | | | | | | | | | | |
| Mâts, espars et poteaux de telégraphe, sur navires | | | | | | | | | | | | |
| do do en radeaux | | | | | | | | | | | | |
| Traverses de chemin de fer, sur navires | | 41 | | 546 | | | | | | 587 | 587 | 124 95 |
| do en radeaux | | 5,408 | | | | | | | | 5,408 | 5,408 | 288 35 |
| Billots de sciage | | 5,396 | | | | | | | | 5,396 | 5,396 | 130 88 |
| Douves et fonds, barils | | | | | | | | | | | | |
| do pipes | | | | | | | | | | | | |
| do Indes occidentales | | | | | | | | | | | | |
| Douves, saloirs | | | | | | | | | | | | |
| Bardeaux | | 25 | | 38 | | | | | | 63 | 63 | 41 10 |
| Piquets et perches pour clôtures, sur navires | | | | | | | | | | | | |
| do do en radeaux | | | | | | | | | | | | |
| Bois de construction, carré, sur navires | | 60 | | | | | | | | 60 | 60 | 2 07 |
| do do en radeaux | | 9,300 | | | | | | | | 9,300 | 9,300 | 97 65 |
| Traverses | | 340 | | | | | | | | 340 | 340 | 85 |
| Articles en bois et bois en partie fabriqué | | 9 | | | | | | | | 9 | 9 | 2 25 |
| Total du fret payant péages | 381 | 416,263 | | 42,232 | | | | | 381 | 458,495 | 458,876 | 27,570 38 |
| *Articles en franchise, pour la construction du canal, par arrêté du conseil, 1884.* | | | | | | | | | | | | |
| Flottes | | 120 | | | | | | | | 120 | 120 | |
| Bois de service, scié, en radeaux | | 143 | | | | | | | | 143 | 143 | |
| Mâts et espars, en radeaux | | 250 | | | | | | | | 250 | 250 | |
| Bois de construction, carré, sur navires | | 200 | | | | | | | | 200 | 200 | |
| do do en radeaux | | 1,000 | | | | | | | | 1,000 | 1,000 | |

| *En franchise par arrêté en conseil, 27 juin 1890.* | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Flottes | ....... | 21,540 | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | 21,540 | 21,540 |
| Bois de service, scié, en radeaux | ....... | 568 | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | 568 | 568 |
| Traverses de chemin de fer, en radeaux | ....... | 5,426 | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | 5,426 | 5,426 |
| Mâts et espars, en radeaux | ....... | 32 | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | 32 | 32 |
| Bois de construction, carré, en radeaux | ....... | 4,321 | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | 4,321 | 4,321 |
| Piquets, etc., en radeaux | ....... | 1,000 | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | 1,000 | 1,000 |
| Billots de sciage | ....... | 8,570 | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | 8,570 | 8,570 |
| Fret, grand total | 381 | 459,433 | ....... | 42,232 | ....... | ....... | ....... | ....... | 381 | 501,665 | 502,046 |

| | | |
|---|---|---|
| Total des péages sur navires | | 2,771 07 |
| do passagers | | 165 11 |
| do articles en franchise | $875 00 | ........ |
| *Dommages | | ........ |
| Autres recettes | | 8 00 |
| Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau | | 30,514 56 |

*Montant des dommages non compris ci-dessus, $27.35.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 16 octobre 1897.

RICHARD DEVLIN,
*Compilateur de la statistique des canaux*

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 8.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Chambly, et le montant de revenu perçu pendant la saison de navigation de 1896.

| Articles. | De ports du Canada à des ports du Canada. | | De ports du Canada à des ports américains. | | De ports américains à des ports américains. | | De ports américains à des ports du Canada. | | Tonneaux. | | Total, tonneaux. | Montant des péages. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | | $ cts. |
| Alcalis, potasse et perlasse | | | | | | | | | | | | |
| Pommes | | 1,421 | | | | | | 39 | | 1,460 | 1,460 | 132 64 |
| Produits agricoles, non énumérés, légumes | | | | | | | | | | | | |
| do do animaux | | | 24 | | | | | | 24 | | 24 | 2 40 |
| Instruments aratoires | | 7 | | | | | | | | 7 | 7 | 0 70 |
| Orge | | 59 | | | | | | | | 59 | 59 | 1 97 |
| Briques | 212 | | | | | | | 777 | 212 | 777 | 989 | 96 90 |
| Os | | | 293 | | | | | | 293 | | 293 | 29 30 |
| Soufre | | | | | | | | | | | | |
| Sarrasin | | | | | | | | | | | | |
| Ciment et chaux hydraulique | 827 | | | | | | | 109 | 827 | 109 | 936 | 66 05 |
| Argile, chaux et sable | | | | | | | | 3,643 | | 3,643 | 3,643 | 452 81 |
| Houille | | | | | | | | 87,245 | | 87,245 | 87,245 | 8,598 15 |
| Maïs | | | | | | | | | | | | |
| Bestiaux | 16 | 113 | | | | | | | 16 | 113 | 129 | 5 13 |
| Coton, brut | | | | | | | | | | | | |
| Faïence et poterie | | 12 | | | | | | | | 12 | 12 | 1 20 |
| Bois de teinture et matières tinctoriales | | | | | | | | 26 | | 26 | 26 | 2 60 |
| Poisson | | | | | | | | | | | | |
| Lin et chanvre | | | | | | | | | | | | |
| Fleur de farine | 544 | 27 | | | | | | | 544 | 27 | 571 | 18 96 |
| Meubles | | | | | | | | | | | | |
| Gypse | | | | | | | | | | | | |
| Verre, de toutes sortes | | | | | | | | 1 | | 1 | 1 | 0 10 |
| Foin, pressé | | 2,204 | 5,474 | 60 | | | | | 5,474 | 2,264 | 7,734 | 470 18 |
| Cochons | | | | | | | | | | | | |
| Chevaux | 16 | 69 | | | | | | | 16 | 69 | 85 | 3 18 |
| Peaux vertes et salées, cornes et sabots | | | | | | | | | | | | |
| Glace | | | | | | | | | | | | |
| Fer, chemin de fer | | | | | | | | | | | | |
| " en gueuse | | | | | | | | | | | | |
| " tout autre | 77 | | | | | | | 558 | 77 | 558 | 635 | 60 94 |

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Minerai de fer | | | 138 | | | | | | 138 | | 138 | 13 80 |
| Cryolithe ou min. chim. et autre min., excepté le fer | | | | | | | | | | | | |
| Saindoux et huile de saindoux | | | | | | | | | | | | |
| Farines, de toutes sortes | 7 | 4 | | | | | | | 7 | 4 | 11 | 38 |
| Viandes, autres que le lard | | | | | | | | | | | | |
| Marbre | | | | | | | | | | | | |
| Manille | | | | | | | | | | | | |
| Mélasse | | | | | | | | 387 | | 387 | 387 | 38 70 |
| Clous | | | | | | | | | | | | |
| Avoine | | 1,621 | | | | | | | | 1,621 | 1,621 | 54 10 |
| Huile (en barils) | | 3 | | | | | | 31 | | 34 | 34 | 3 30 |
| Tourteaux oléagineux | | | | | | | | | | | | |
| Pois | | | | | | | | | | | | |
| Pommes de terre | 8 | | 203 | | | | | | 211 | | 211 | 21 10 |
| Lard | | 2 | | | | | | | | 2 | 2 | 0 08 |
| Peinture | | 1 | | | | | | 3 | | 4 | 4 | 0 37 |
| Poix et goudron | | | | | | | | 189 | | 189 | 189 | 18 90 |
| Guenilles | | | | | | | | 19 | | 19 | 19 | 1 90 |
| Seigle | | | | | | | | | | | | |
| Graine de lin | | | | | | | | | | | | |
| Résine | | | | | | | | 2,576 | | 2,576 | 2,576 | 257 60 |
| Sel | 238 | | | | | | | 671 | 238 | 671 | 909 | 77 72 |
| Pierre, pour la taille | | | | | | | | | | | | |
| do ouvrée | | | | | | | | | | | | |
| do impropre à la taille, non ouvrée | | | | | | | | | | | | |
| Graines, de toutes sortes | | | | | | | | 3 | | 3 | 3 | 0 30 |
| Moutons | 2 | 112 | | | | | | | 2 | 112 | 114 | 4 03 |
| Cendre de soude | | | | | | | | | | | | |
| Acier | | | | | | | | | | | | |
| Sucre | | | | | | | | 5,308 | | 5,308 | 5,308 | 530 80 |
| Spiritueux, bière, etc | | | | | | | | | | | | |
| Tabac (brut) | | | | | | | | | | | | |
| Suif | | | | | | | | | | | | |
| Etain | | | | | | | | | | | | |
| Térébenthine | | | | | | | | 140 | | 140 | 140 | 14 00 |
| Blé | | | | | | | | | | | | |
| Blanc de plomb | | | | | | | | | | | | |
| Blanc de céruse | | | | | | | | | | | | |
| Laine | | | | | | | | | | | | |
| Tous autres effets et marchandises non énumérés | 1,128 | 251 | 4,004 | | | | | 2,159 | 5,132 | 2,410 | 7,542 | 662 07 |
| Ecorce | | | | | | | | | | | | |
| Barils, vides | 19 | 2 | | | | | | | 19 | 2 | 21 | 2 06 |
| Courbes pour bâtiments | | | | | | | | | | | | |
| Flottes | 6 | | | | | | | | 6 | | 6 | 0 40 |
| Bois de chauffage, sur navires | 1,437 | 3,714 | 138,274 | | | | | | 139,711 | 3,714 | 143,425 | 4,748 87 |
| do en radeaux | | | | | | | | | | | | |
| Cercles | | | | | | | | | | | | |
| Echalas à houblon | | | | | | | | | | | | |
| Bois de service, sur navires | 5,090 | 152 | 71,163 | | | | | 6 | 76,253 | 158 | 76,411 | 4,424 85 |
| do do en radeaux | | | | | | | | | | | | |

N° (A) 8.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Chambly, et le montant de revenu perçu pendant la saison de navigation de 1896.—*Fin.*

| Articles. | De ports du Canada à des ports du Canada. | | De ports du Canada à des ports américains. | | De ports américains à des ports américains. | | De ports américains à des ports du Canada. | | Tonneaux. | | Total, tonneaux. | Montant des péages. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | | $ c. |
| Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires | | 1 | | | | | | | | 1 | 1 | 0 10 |
| do do en radeaux | | | | | | | | | | | | |
| Traverses de chemin de fer, sur navires | | | 1,953 | | | | | | 1,953 | | 1,953 | 156 00 |
| do en radeaux | | | | | | | | | | | | |
| Billots de sciage | | | | | | | | | | | | |
| Douves et fonds de barils | | | | | | | | | | | | |
| do do pipes | | | | | | | | | | | | |
| do do Indes occidentales | | | | | | | | | | | | |
| Douves, saloirs | | | | | | | | | | | | |
| Bardeaux | 53 | 4 | | | | | | | 53 | 4 | 57 | 3 28 |
| Piquets et perches pour clôtures, sur navires | | | | | | | | | | | | |
| do do en radeaux | | | | | | | | | | | | |
| Bois de construction, carré, sur navires | | | | | | | | | | | | |
| do do en radeaux | | | | | | | | | | | | |
| Traverses | | | | | | | | | | | | |
| Articles en bois et bois en partie fabriqué | | | | | | | | | | | | |
| Total, fret payant péages | 9,680 | 9,779 | 221,526 | 60 | | | | 103,890 | 231,206 | 113,729 | 344,935 | 20,977 92 |

| | |
|---|---|
| Total, péages sur navires | 3,112 86 |
| do passagers | 59 96 |
| Amendes | 5 00 |
| Rrevenu total, à part les loyers de chutes d'eau | 24,155 74 |

R. DEVLIN,
*Compilateur de la statistique des canaux.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 18 novembre 1896.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 9.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Rideau, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1896.

| Articles. | De ports du Canada à des ports du Canada. | | De ports du Canada à des ports américains. | | De ports américains à des ports américains. | | De ports américains à des ports du Canada. | | Tonneaux. | | Total, tonneaux. | Montant des péages. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | | $ c. |
| Alcalis, potasse et perlasse | | 10 | | | | | | | | 10 | 10 | 1 69 |
| Pommes | 4 | 336 | | | | | | | 4 | 336 | 340 | 8 06 |
| Produits agricoles non énumérés, légumes | 13 | 10 | | | | | | | 13 | 10 | 23 | 0 55 |
| " " animaux | 13 | 185 | | | | | | | 13 | 185 | 198 | 6 59 |
| Instruments aratoires | 9 | 60 | | | | | | | 9 | 60 | 69 | 6 27 |
| Orge | | | | | | | | | | | | |
| Briques | 127 | 199 | | | | | | | 127 | 199 | 326 | 12 30 |
| Os | 2 | | | | | | | | 2 | | 2 | 0 05 |
| Soufre, brut | | | | | | | | | | | | |
| Sarrasin | | 101 | | | | | | | | 101 | 101 | 4 72 |
| Ciment et chaux hydraulique | 610 | 295 | | | | | | | 610 | 295 | 905 | 28 50 |
| Argile, chaux et sable | 1,546 | 54 | | | | | | | 1,546 | 54 | 1,600 | 37 42 |
| Houille | | 1,262 | | | | | | 12,247 | | 13,509 | 13,509 | 639 51 |
| Maïs | | 6 | | | | | | | | 6 | 6 | 0 18 |
| Bestiaux | 11 | 1 | | | | | | | 11 | 1 | 12 | 0 33 |
| Coton, brut | | | | | | | | | | | | |
| Faïencerie et poterie | 14 | 35 | | | | | | | 14 | 35 | 49 | 4 40 |
| Bois de teinture et matières tinctoriales | | | | | | | | | | | | |
| Poisson | 21 | | | | | | | | 21 | | 21 | 0 53 |
| Lin et chanvre | | | | | | | | | | | | |
| Fleur de farine | 111 | 285 | | | | | | | 111 | 285 | 396 | 10 63 |
| Meubles | 27 | 11 | | | | | | | 27 | 11 | 38 | 3 48 |
| Gypse | 5 | | | | | | | | 5 | | 5 | 0 12 |
| Verrerie, de toutes sortes | 36 | 3 | | | | | | | 36 | 3 | 39 | 3 58 |
| Foin, pressé | 362 | | | | | | | | 362 | | 362 | 13 85 |
| Cochons | | | | | | | | | | | | |
| Chevaux | 2 | 5 | | | | | | | 2 | 5 | 7 | 0 21 |
| Peaux, vertes et salées, cornes et sabots | | 1 | | | | | | | | 1 | 1 | 0 03 |
| Glace | | | | | | | | | | | | |
| Fer, chemin de fer | 4 | | | | | | | | 4 | | 4 | 0 11 |
| " en gueuse | 44 | | | | | | | | 44 | | 44 | 1 37 |

N° (A) 9).—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

| Articles. | De ports du Canada à des ports du Canada. | | De ports du Canada à des ports américains. | | De ports américains à des ports américains. | | De ports américains à des ports du Canada. | | Tonneaux. | | Total, tonneaux. | Montant des péages. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | | $ c. |
| Fer, toute autre | 478 | 15 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 478 | 15 | 493 | 14 59 |
| Minerai de fer | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Cryolithe, minerai chim., et autre min., except. le fer | ..... | 490 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 490 | 490 | 24 50 |
| Saindoux et huile de saindoux | 14 | 15 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 14 | 15 | 29 | 0 71 |
| Farines, de toutes sortes | 1 | 17 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 17 | 18 | 0 66 |
| Viandes, autres que le lard | 16 | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 16 | 1 | 17 | 0 49 |
| Marbre | 13 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 13 | ..... | 13 | 1 14 |
| Manille | ..... | 2 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2 | 2 | 0 18 |
| Mélasse | 107 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 107 | ..... | 107 | 9 45 |
| Clous | 110 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 110 | ..... | 110 | 10 79 |
| Avoine | 11 | 9 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 11 | 9 | 20 | 0 50 |
| Huile, en barils | 179 | 91 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 179 | 91 | 270 | 25 07 |
| Tourteaux oléagineux | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Pois | 9 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 9 | ..... | 9 | 0 21 |
| Pommes de terre | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Lard | 129 | 126 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 129 | 126 | 255 | 6 81 |
| Peinture | 34 | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 31 | 1 | 35 | 3 33 |
| Poix et goudron | 4 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 4 | ..... | 4 | 0 36 |
| Guenilles | ..... | 28 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 28 | 28 | 3 30 |
| Seigle | ..... | 4 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 4 | 4 | 0 10 |
| Graine de lin | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Résine | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Sel | 1,698 | 334 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1,698 | 334 | 2,032 | 52 52 |
| Pierre, pour la taille | ..... | 195 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 195 | 195 | 30 09 |
| do ouvrée | ..... | 2 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2 | 2 | 0 18 |
| do impropre à la taille, non ouvrée | 361 | 527 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 361 | 527 | 888 | 17 41 |
| Graines, de toutes sortes | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Moutons | 2 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2 | ..... | 2 | 0 06 |
| Cendre de soude | 7 | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 7 | 1 | 8 | 0 71 |
| Acier | 49 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 49 | ..... | 49 | 1 21 |
| Sucre | 699 | 58 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 699 | 58 | 757 | 68 34 |
| Spiritueux, bière, etc | 68 | 35 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 68 | 35 | 103 | 9 69 |
| Tabac, brut | 14 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 14 | ..... | 14 | 0 43 |
| Suif | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Etain | 14 | 4 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 14 | 4 | 18 | 1 70 |

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Térébenthine | 1 | | | | | | | | 1 | | 1 | 0 09 |
| Blé | | 1,550 | | | | | | | | 1,550 | 1,550 | 36 18 |
| Blanc de plomb | 28 | | | | | | | | 28 | | 28 | 3 22 |
| Blanc de céruse | 40 | | | | | | | | 40 | | 40 | 3 49 |
| Laine | | | | | | | | | | | | |
| Tous autres effets et marchandises non énumérés | 613 | 438 | 4 | | | | | 3 | 617 | 441 | 1,058 | 98 16 |
| Ecorce | 6 | | | | | | | | 6 | | 6 | 0 49 |
| Barils, vides | 24 | 9 | | | | | | | 24 | 9 | 33 | 2 17 |
| Courbes pour bâtiments | | | | | | | | | | | | |
| Flottes | 1,540 | | | | | | | | 1,540 | | 1,540 | 26 95 |
| Bois de chauffage, sur navires | 12,537 | 618 | 456 | | | | | | 12,993 | 618 | 13,611 | 246 19 |
| do en radeaux | | | | | | | | | | | | |
| Cercles | | | | | | | | | | | | |
| Echalas à houblon | 22 | | | | | | | | 22 | | 22 | 3 00 |
| Bois de service, scié, sur navires | 7,219 | 2,837 | 15,354 | 3,290 | | | | | 22,573 | 6,127 | 28,700 | 1,903 24 |
| do do en radeaux | | | | | | | | | | | | |
| Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires | | | | | | | | | | | | |
| do do en radeaux | | | | | | | | | | | | |
| Traverses de chemin de fer, sur navires | 704 | | 208 | | | | | | 912 | | 912 | 75 07 |
| do do en radeaux | 82 | | | | | | | | 82 | | 82 | 8 67 |
| Billots de sciage | 118 | 11 | | | | | | | 118 | 11 | 129 | 2 93 |
| Douves et fonds, barils | | | | | | | | | | | | |
| do pipes | | | | | | | | | | | | |
| do Indes occidentales | | | | | | | | | | | | |
| Douves, saloirs | | | | | | | | | | | | |
| Bardeaux | 75 | 78 | | | | | | | 75 | 78 | 153 | 29 78 |
| Piquets et perches pour clôtures, sur navires | 7 | | | | | | | | 7 | | 7 | 0 55 |
| do do en radeaux | | | | | | | | | | | | |
| Bois de construction, carré, sur navires | | | | | | | | | | | | |
| do en radeaux | 120 | 20 | | | | | | | 120 | 20 | 140 | 2 66 |
| Traverses | 800 | | | | | | | | 800 | | 800 | 5 07 |
| Articles en bois et bois en partie fabriqué | | | | | | | | | | | | |
| Total, fret payant péages | 30,914 | 10,375 | 16,022 | 3,290 | | | | 12,250 | 46,936 | 25,915 | 72,851 | 3,516 92 |
| Houille, en franchise, par arrêté du conseil | 456 | | | | | | | | 456 | | 456 | |
| Grand total, fret | 31,370 | 10,375 | 16,022 | 3,290 | | | | 12,250 | 47,392 | 25,915 | 73,307 | |

| | | |
|---|---|---|
| Total des péages sur navires | | 1,421 31 |
| do passagers | | 72 87 |
| do houille en franchise | $12.12 | |
| Quaiage et emmagasinage | | 51 36 |
| Autres recettes | | 100 50 |
| * Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau | | 5,162 96 |

* Montant des dommages non compris ci-dessus, $32.00.

Ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 16 octobre 1897.

RICHARD DEVLIN,
*Compilateur de la statistique des canaux.*

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 10.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Saint-Pierre, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1896.

| Articles. | De ports du Canada à des ports du Canada. | | De ports du Canada à des ports américains. | | De ports américains à des ports américains. | | De ports américains à des ports du Canada. | | Tonneaux. | | Total, tonneaux. | Montant des péages. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | | $ c. |
| Argile, chaux et sable | ........ | 10,804 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 10,804 | 10,804 | 108 01 |
| Poisson | 81 | 1,530 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 81 | 1,530 | 1,611 | 16 11 |
| Farine | 1,307 | 10 | ........ | ........ | ........ | ........ | 1,216 | ........ | 2,523 | 10 | 2,533 | 25 33 |
| Gypse | ........ | ........ | ........ | 4,100 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 4,100 | 4,100 | 41 00 |
| Tous autres légumes | 5,371 | 135 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 5,371 | 135 | 5,506 | 55 06 |
| Marchandises | 2,975 | 191 | ........ | ........ | ........ | ........ | 211 | ........ | 3,186 | 191 | 3,377 | 33 77 |
| Bois de service, scié, sur navires | 5,722 | 610 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 5,722 | 610 | 6,332 | 63 32 |
| Houille | ........ | 31,245 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 31,245 | 31,245 | 312 45 |
| Total, fret payant péages | 15,456 | 44,525 | ........ | 4,100 | ........ | ........ | 1,427 | ........ | 16,883 | 48,625 | 65,508 | 655 08 |
| Total des péages sur navires | | | | | | | | | | | | 4,056 28 |
| Total du revenu | | | | | | | | | | | | 4,711 39 |

Ministère des chemins de fer et canaux
Ottawa, 16 octobre 1897.

RICHARD DEVLIN,
*Compilateur de la statistique des canaux.*

ANNEXE A.—*Suite.*

N° (A) 11.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux de la Vallée de la Trent, et le montant des péages perçus pendant la saison de navigation de 1896.

| Articles. | De ports du Canada à des ports du Canada. | | De ports du Canada à des ports américains. | | De ports américains à des ports américains. | | De ports américains à des ports du Canada. | | Tonneaux. | | Total, tonneaux. | Montant des péages. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Desc'te. | Montée. | Desc'te. | Montée. | Desc'te. | Montée. | Desc'te. | Montée. | Desc'te. | | $ c. |
| Alcalis, potasse et perlasse | | | | | | | | | | | | |
| Pommes | | | | | | | | | | | | |
| Produits agricoles, non énumérés, légumes | | | | | | | | | | | | |
| do do animaux | | | | | | | | | | | | |
| Instruments aratoires | | 3 | | | | | | | | 3 | 3 | 0 09 |
| Orge | | | | | | | | | | | | |
| Briques | 130 | 36 | | | | | | | 130 | 36 | 166 | 2 31 |
| Os | | | | | | | | | | | | |
| Soufre | | | | | | | | | | | | |
| Sarrasin | | | | | | | | | | | | |
| Ciment et chaux hydraulique | | | | | | | | | | | | |
| Argile, chaux et sable | | | | | | | | | | | | |
| Houille | | 3 | | | | | | | | 3 | 3 | 0 03 |
| Maïs | | | | | | | | | | | | |
| Bestiaux | 3 | 1 | | | | | | | 3 | 1 | 4 | 0 04 |
| Coton, brut | | | | | | | | | | | | |
| Faïencerie et poterie | | | | | | | | | | | | |
| Bois de teinture et matières tinctoriales | | | | | | | | | | | | |
| Poisson | | | | | | | | | | | | |
| Lin et chanvre | | | | | | | | | | | | |
| Fleur de farine | | | | | | | | | | | | |
| Meubles | 4 | | | | | | | | 4 | | 4 | 0 12 |
| Gypse | | | | | | | | | | | | |
| Verrerie, de toutes sortes | | | | | | | | | | | | |
| Foin, pressé | | | | | | | | | | | | |
| Cochons | 86 | | | | | | | | 86 | | 86 | 0 86 |
| Chevaux | | | | | | | | | | | | |
| Peaux vertes et salées, cornes et sabots | | | | | | | | | | | | |
| Glace | | | | | | | | | | | | |
| Fer, chemin de fer | 5 | | | | | | | | 5 | | 5 | 0 05 |

N° (A) 11.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

| Articles. | De ports du Canada à des ports du Canada. | | De ports du Canada à des ports américains. | | De ports américains à des ports américains. | | De ports américains à des ports du Canada. | | Tonneaux. | | Total, tonneaux. | Montant des péages. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | | |
| | | | | | | | | | | | | $ c. |
| Fer en gueuse | | | | | | | | | | | | |
| do tout autre | | | | | | | | | | | | |
| Minerai de fer | | | | | | | | | | | | |
| Cryolithe ou min. chimiq., et autre min., except. le fer | | | | | | | | | | | | |
| Saindoux et huile de saindoux | | | | | | | | | | | | |
| Farines, de toutes sortes | | | | | | | | | | | | |
| Viandes, autres que le lard | | | | | | | | | | | | |
| Marbre | | | | | | | | | | | | |
| Manille | | | | | | | | | | | | |
| Mélasse | | | | | | | | | | | | |
| Clous | | | | | | | | | | | | |
| Avoine | | | | | | | | | | | | |
| Huile, en barils | | | | | | | | | | | | |
| Tourteaux oléagineux | | | | | | | | | | | | |
| Pois | | | | | | | | | | | | |
| Pommes de terre | | | | | | | | | | | | |
| Lard | | | | | | | | | | | | |
| Peinture | | | | | | | | | | | | |
| Poix et goudron | | | | | | | | | | | | |
| Guenilles | | | | | | | | | | | | |
| Seigle | | | | | | | | | | | | |
| Graine de lin | | | | | | | | | | | | |
| Résine | | | | | | | | | | | | |
| Sel | | | | | | | | | | | | |
| Pierre, pour la taille | | | | | | | | | | | | |
| do ouvrée | | | | | | | | | | | | |
| de inpropre à la taille, non ouvrée | 38 | | | | | | | | 38 | | 38 | 0 18 |
| Graines, de toutes sortes | | | | | | | | | | | | |
| Moutons | 3 | | | | | | | | 3 | | 3 | 0 03 |
| Cendre de soude | | | | | | | | | | | | |
| Acier | | | | | | | | | | | | |
| Sucre | | | | | | | | | | | | |
| Spiritueux, bière, etc. | | | | | | | | | | | | |
| Tabac, brut | | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Suif | | | | | | | | | | | | |
| Etain | | | | | | | | | | | | |
| Térébenthine | | | | | | | | | | | | |
| Blé | 64 | | | | | | | | 64 | | 64 | 0 64 |
| Blanc de plomb | | | | | | | | | | | | |
| Blanc de céruse | | | | | | | | | | | | |
| Laine | | | | | | | | | | | | |
| Tous autres effets et marchandises non énumérés | 46 | 73 | | | | | | | 46 | 73 | 119 | 3 57 |
| Ecorce | 91 | 3 | | | | | | | 91 | 3 | 94 | 3 62 |
| Barils, vides | | | | | | | | | | | | |
| Courbes, pour bâtiments | | | | | | | | | | | | |
| Flottes | 241 | 2,796 | | | | | | | 241 | 2,796 | 3,037 | 18 42 |
| Bois de chauffage, sur navires | 9,168 | 30 | | | | | | | 9,168 | 30 | 9,198 | 102 33 |
| " en radeaux | | | | | | | | | | | | |
| Cercles | | | | | | | | | | | | |
| Echalas à houblon | | | | | | | | | | | | |
| Bois de service, scié, sur navires | 2,175 | 252 | | | | | | | 2,175 | 252 | 2,427 | 48 45 |
| " " en radeaux | | | | | | | | | | | | |
| Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires | | | | | | | | | | | | |
| Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux | | | | | | | | | | | | |
| Traverses de chemins de fer, sur navires | 7 | | | | | | | | 7 | | 7 | 13 |
| " " en radeaux | 305 | | | | | | | | 305 | | 305 | 12 00 |
| Billots de sciage | 4,017 | 1,458 | | | | | | | 4,017 | 1,458 | 5,475 | 46 42 |
| Douves et fonds, barils | | | | | | | | | | | | |
| " " pipes | | | | | | | | | | | | |
| " " Indes occidentales | | | | | | | | | | | | |
| Douves, saloirs | | | | | | | | | | | | |
| Bardeaux | 104 | 3 | | | | | | | 104 | 3 | 107 | 8 97 |
| Piquets et perches pour clôtures, sur navires | | | | | | | | | | | | |
| " " en radeaux | | | | | | | | | | | | |
| Bois de construction, carré, sur navires | | | | | | | | | | | | |
| " " en radeaux | | | | | | | | | | | | |
| Traverses | | | | | | | | | | | | |
| Articles en bois et bois en partie fabriqué | | | | | | | | | | | | |
| Total, fret payant péages | 16,487 | 4,658 | | | | | | | 16,487 | 4,658 | 21,145 | 248 26 |

| | |
|---|---|
| Total, péages sur navires | 449 33 |
| do passagers | 126 03 |
| Autres recettes | 128 90 |
| Revenu total, à part les loyers des chutes d'eau | 952 52 |

RICHARD DEVLIN,
*Compilateur, statistique des canaux.*

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 16 octobre 1897.

ANNEXE A.—*Suite.*

N° (A) 12.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Murray, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1896.

| Articles. | De port du Canada à des ports du Canada. | | De ports du Canada à des ports américains. | | De ports américains à des ports américains. | | De ports américains à des ports du Canada. | | Tonneaux. | | Total, tonneaux. | Montant des péages. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée | Descente. | Montée. | Descente. | | $ c. |
| Alcalis, potasse et perlasse | | | | | | | | | | | | |
| Pommes | 150 | 368 | | | | | | | 150 | 368 | 518 | 10 01 |
| Produits agricoles, non énumérés, légumes | 13 | | | | | | | | 13 | | 13 | 0 26 |
| " " " animaux | 4 | 7 | | | | | | | 4 | 7 | 11 | 0 22 |
| Instruments aratoires | | | | | | | | 1 | | 1 | 1 | 0 13 |
| Orge | | 180 | | | | | | | | 180 | 180 | 3 38 |
| Briques | 42 | 70 | | | | | | | 42 | 70 | 112 | 2 11 |
| Os | | | | | | | | | | | | |
| Soufre | | | | | | | | | | | | |
| Sarrasin | 4 | 228 | | | | | | | 4 | 228 | 232 | 4 36 |
| Ciment et chaux hydraulique | 197 | | | | | | | | 197 | | 197 | 3 72 |
| Argile, chaux et sable | 2 | | | | | | | | 2 | | 2 | 0 04 |
| Houille | | | | | | | | | | | | |
| Maïs | 1 | | | | | | | | 1 | | 1 | 0 02 |
| Bestiaux | 1 | | | | | | | | 1 | | 1 | 0 02 |
| Coton, brut | | | | | | | | | | | | |
| Faïencerie et poterie | | | | | | | | | | | | |
| Bois de teinture et matières tinctoriales | 43 | | | | | | | | 43 | | 43 | 1 08 |
| Poisson | 7 | | 1 | | | | | | 8 | | 8 | 0 16 |
| Lin et chanvre | | | | | | | | | | | | |
| Fleur de farine | | | | | | | | | | | | |
| Meubles | 174 | 78 | 7 | | | | | 1 | 181 | 79 | 260 | 6 91 |
| Gypse | | | | | | | | | | | | |
| Verrerie, de toutes sortes | 43 | | | | | | | | 43 | | 43 | 1 10 |
| Foin, pressé | | | | | | | | | | | | |
| Cochons | | | | | | | | | | | | |
| Chevaux | 7 | 2 | 4 | | | | | 1 | 11 | 3 | 14 | 0 29 |
| Peaux vertes et salées, cornes et sabots | | | 5 | | | | | | 5 | | 5 | 0 10 |
| Glace | | | | | | | | | | | | |
| Fer, chemin de fer | 10 | | | | | | | | 10 | | 10 | 19 |

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| " en gueuse | | | | | | | | | | | | |
| " tout autre | 311 | 7 | | | | | | | 311 | 7 | 318 | 6 03 |
| Minerai de fer | | | | | | | | | | | | |
| Cryolithe ou min. chim., et autre min., excep. le fer | | | | | | | | | | | | |
| Saindoux et huile de saindoux | | 5 | | | | | | | | 5 | 5 | 0 10 |
| Farines, de toutes sortes | | | | | | | | | | | | |
| Viandes, autres que le lard | | | | | | | | | | | | |
| Marbre | | | | | | | | | | | | |
| Manille | | | | | | | | | | | | |
| Mélasse | | | | | | | | | | | | |
| Clous | 34 | | | | | | | | 34 | | 34 | 0 85 |
| Avoine | | | | | | | | | | | | |
| Huile, en barils | 38 | 106 | | | | | | | 38 | 106 | 144 | 3 61 |
| Tourteaux oléagineux | | | | | | | | | | | | |
| Pois | 3 | 1,127 | 54 | | | | | | 57 | 1,127 | 1,184 | 22 28 |
| Pommes de terre | | | | | | | | | | | | |
| Lard | | | | | | | | | | | | |
| Peinture | 34 | | | | | | | | 34 | | 34 | 0 89 |
| Poix et goudron | | | | | | | | | | | | |
| Guenilles | | 10 | 3 | | | | | | 3 | 10 | 13 | 0 33 |
| Seigle | 238 | 28 | | | | | | | 238 | 28 | 266 | 5 00 |
| Graine de lin | | | | | | | | | | | | |
| Résine | | | | | | | | | | | | |
| Sel | 40 | 62 | | | | | | 164 | 40 | 226 | 266 | 5 10 |
| Pierre, pour la taille | | | | | | | | | | | | |
| " ouvrée | | | | | | | | | | | | |
| " impropre à la taille, non ouvrée | 1,558 | | | | | | | | 1,558 | | 1,558 | 15 58 |
| Graines, toutes sortes | 15 | | | | | | | | 15 | | 15 | 0 29 |
| Moutons | | | | | | | | | | | | |
| Cendre de soude | 60 | 4 | | | | | | | 60 | 4 | 64 | 1 62 |
| Acier | | | | | | | | | | | | |
| Sucre | 226 | | | | | | | | 226 | | 226 | 5 71 |
| Spiritueux, bière, etc | | | | | | | | | | | | |
| Tabac, brut | | | | | | | | | | | | |
| Suif | 34 | | | | | | | | 34 | | 34 | 0 69 |
| Etain | 77 | | | | | | | | 77 | | 77 | 1 93 |
| Térébenthine | | | | | | | | | | | | |
| Blé | 245 | 125 | | | | | | | 245 | 125 | 370 | 6 97 |
| Blanc de plomb | 10 | | | | | | | | 10 | | 10 | 0 25 |
| Blanc de céruse | 54 | | | | | | | | 54 | | 54 | 1 36 |
| Laine | 5 | 4 | | | | | | 3 | 5 | 7 | 12 | 0 26 |
| Tous autres effets et marchandises non énumérés | 2,163 | 2,059 | 1 | | | | | 9 | 2,164 | 2,068 | 4,232 | 106 27 |
| Ecorce | | | | | | | | | | | | |
| Barils, vides | | | | | | | | | | | | |
| Courbes, pour bâtiments | | | | | | | | | | | | |
| Flottes | | | | | | | | | | | | |
| Bois de chauffage, sur navires | | | | | | | | | | | | |
| " en radeaux | | | | | | | | | | | | |
| Cercles | | | | | | | | | | | | |
| Echalas à houblon | | | | | | | | | | | | |

N° (A) 12.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Murray, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1896—*Fin.*

| Articles. | De ports du Canada à des ports du Canada. | | De ports du Canada à des ports américains. | | De ports américains à des ports américains. | | De ports américains à des ports du Canada. | | Tonneaux. | | Total, tonneaux. | Montant des péages. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | | $ c. |
| Bois de service, scié, sur navires | 324 | 12 | 660 | | | | | | 984 | 12 | 996 | 11 47 |
| " " en radeaux | | | | | | | | | | | | |
| Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires | | | | | | | | | | | | |
| " " en radeaux | | | | | | | | | | | | |
| Traverses de chemin de fer, en radeaux | | | | | | | | | | | | |
| " " sur navires | | | | | | | | | | | | |
| Billots de sciage | | | | | | | | | | | | |
| Douves et fonds, barils | | | | | | | | | | | | |
| " " pipes | | | | | | | | | | | | |
| " " Indes occidentales | | | | | | | | | | | | |
| Douves, saloirs | | | | | | | | | | | | |
| Bardeaux | 3 | 6 | 4 | | | | | | 7 | 6 | 13 | 96 |
| Piquets et perches pour clôtures, sur navires | | | | | | | | | | | | |
| " " en radeaux | | | | | | | | | | | | |
| Bois de construction, carré, sur navires | | | | | | | | | | | | |
| " " en radeaux | | 1,480 | | | | | | | | 1,480 | 1,480 | 18 00 |
| Traverses | | | | | | | | | | | | |
| Articles en bois et bois en partie fabriqué | | | | | | | | | | | | |
| Total, fret payant péages | 6,170 | 5,968 | 739 | | | | | 179 | 6,909 | 6,147 | 13,056 | 249 55 |

| | |
|---|---|
| Total des péages sur navires | 217 40 |
| do passagers | 138 09 |
| Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau | 605 04 |

RICHARD DEVLIN,
*Compilateur de la statistique des canaux.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 16 octobre 1897.

ANNEXE A.—*Suite.*

N° (A) 13—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal du Saut-Sainte-Marie, pendant la saison de navigation de 1896.

| Articles. | De ports du Canada à des ports du Canada. | | De ports du Canada à des ports américains. | | De ports américains à des ports américains. | | De ports américains à des ports du Canada. | | Tonneaux. | | Total, tonneaux. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | |
| Alcalis, potasse et perlasse | | | | | | | | | | | |
| Pommes | 220 | | 248 | | 1,202 | | | | 1,670 | | 1,670 |
| Produits agricoles non énumérés, légumes | 15 | | | | | | | | 15 | | 15 |
| " " animaux | | | | | | | | | | | |
| Instruments aratoires | 1 | | | | | | | | 1 | | 1 |
| Orge | | 719 | | | | 38,350 | | 24 | | 39,093 | 39,093 |
| Briques | 10 | | | | 1,849 | | | | 1,859 | | 1,859 |
| Os | | | | | | | | | | | |
| Soufre, brut | | | | | | | | | | | |
| Sarrasin | | | | | | | | | | | |
| Ciment et chaux hydraulique | 41 | | 116 | | 479 | | | | 636 | | 636 |
| Argile, chaux et sable | | 1,255 | 32 | 450 | | | | | 32 | 1,705 | 1,737 |
| Houille, bitumineuse | 2,972 | | 5 | | 749,288 | | 59,715 | | 811,980 | | 811,980 |
| do anthracite | 10 | | | | 146,510 | | 6,849 | | 153,369 | | 153,369 |
| Maïs | 1 | | | | | 6,174 | | | 1 | 6,174 | 6,175 |
| Bestiaux | 1 | 1 | 2 | | | | | | 3 | 1 | 4 |
| Coton, brut | | | | | | | | | | | |
| Faïencerie et poterie | 105 | | | | | | | | 105 | | 105 |
| Bois de teinture et matières tinctoriales | | | | | | | | | | | |
| Poisson | | 106 | | 511 | | | | 43 | | 660 | 660 |
| Lin et chanvre | | | | | | | | | | | |
| Fleur de farine | | 35,653 | | | | 128,651 | | 35,488 | | 199,792 | 199,792 |
| Meubles | | | 24 | | | | | 7 | 24 | 7 | 31 |
| Gypse | | | | | | | | | | | |
| Verrerie, de toutes sortes | 53 | | 40 | | | | | | 93 | | 93 |
| Foin, pressé | 57 | | 20 | | | 16 | 10 | | 87 | 16 | 103 |
| Cochons | | | | | | | | | | | |
| Chevaux | 10 | 1 | 2 | | 1 | | | 1 | 13 | 2 | 15 |
| Peaux, vertes et salées, cornes et sabots | | 40 | | | | | | | | 40 | 40 |
| Glace | | | | | | | | | | | |
| Fer, chemin de fer | 905 | | | | 4,549 | | 1,303 | 6 | 6,757 | 6 | 6,763 |
| " en gueuse | | | | | | 19,735 | | | | 19,735 | 19,735 |

N° (A) 13.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal du Saut-Sainte-Marie, etc.—*Fin.*

| Articles. | De ports du Canada à des ports du Canada. | | De ports du Canada à des ports américains. | | De ports américains à des ports américains. | | De ports américains à des ports du Canada. | | Tonneaux. | | Total, tonneaux. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | |
| Fer, tout autre | 491 | 223 | 73 | | 380 | | | 5 | 944 | 228 | 1,172 |
| Minerai de fer | | | | | | 2,492,905 | | | | 2,492,905 | 2,492,905 |
| do de cuivre | | | | | | 14,692 | | | | 14,692 | 14,692 |
| Cryolithe ou miner. chim., et autre min., excep. le fer | | | | | | | | | | | |
| Saindoux et huile de saindoux | | | 20 | | | | | | 20 | | 20 |
| Farines, de toutes sortes | | 307 | | | | 15,394 | | | | 15,701 | 15,701 |
| Viandes, autres que le lard | | | | | | | | | | | |
| Marbre | | | | | | | | | | | |
| Manille | 768 | | | | | | | | 768 | | 768 |
| Mélasse | | | | | | | | | | | |
| Clous | 164 | | 30 | | 65 | | | | 259 | | 259 |
| Avoine | | 4,055 | | | | 38,667 | 5 | 17 | 5 | 42,739 | 42,744 |
| Huile, en barils | 140 | | 364 | | 3,313 | | 300 | | 4,117 | | 4,117 |
| Tourteaux oléagineux | | 30 | | | | 599 | | | | 629 | 629 |
| Pois | | | | | 10 | | | | 10 | | 10 |
| Pommes de terre | 9 | | | | | | | | 9 | | 9 |
| Lard | | | | | | | | | | | |
| Peinture | 60 | | 35 | | | | | | 95 | | 95 |
| Poix et goudron | | | | | | | | | | | |
| Guenilles | | | | | | | | | | | |
| Lin et chanvre | | | | | | 10,388 | | | | 10,388 | 10,388 |
| Seigle | 2,000 | | | 2,000 | | 40,614 | | 953 | 2,000 | 43,567 | 45,567 |
| Résine | | | | | | | | | | | |
| Sel | 655 | | 267 | | 1,871 | | | | 2,793 | | 2,793 |
| Pierre, pour la taille | | | | | | 1,140 | | | | 1,140 | 1,140 |
| " ouvrée | | | 12 | | 1,630 | | | | 1,642 | | 1,642 |
| " impropre à la taille, non ouvrée | | | | | | | | | | | |
| Graines, de toutes sortes | | | | | | | | | | | |
| Moutons | | | 1 | | | | | | 1 | | 1 |
| Cendre de soude | | | | | | | | | | | |
| Acier | 25 | | 40 | | 60 | | | | 125 | | 125 |
| Sucre | 1,125 | | 1,145 | | 1,074 | | | | 3,344 | | 3,344 |
| Spiritueux, bière, etc. | 176 | | 131 | | 5 | | | | 312 | | 312 |
| Tabac, brut | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Suif | | | | | | | | | | | |
| Etain | 80 | | 2 | | | | | | 82 | | 82 |
| Térébenthine | | | | | | | | | | | |
| Blé | | 184,908 | | 33,312 | | 297,606 | | 63,601 | | 579,427 | 579,427 |
| Blanc de plomb | | | | | 15 | | | | 15 | | 15 |
| Blanc de céruse | | | | 24 | | 25 | | | | 49 | 49 |
| Laine | | 23 | | | | 528 | | | | 551 | 551 |
| Tous autres effets et marchandises non énumérés | 21,606 | 547 | 1,445 | 16 | 14,554 | 803 | 380 | 145 | 37,985 | 1,511 | 39,496 |
| Ecorce | | | | | | | | | | | |
| Barils, vides | | 10 | | | | | | 3 | | 13 | 13 |
| Courbes pour bâtiments | | | | | | | | | | | |
| Flottes | 343 | 77 | 22 | | 234 | 144 | | | 599 | 221 | 820 |
| Bois de chauffage, sur navires | 2,058 | 3,745 | | 5,750 | | | | | 2,058 | 9,495 | 11,553 |
| do en radeaux | 675 | | | | | | | | 675 | | 675 |
| Cercles | 24 | | | | | | | | 24 | | 24 |
| Echalas à houblon | | | | | | | | | | | |
| Bois de service, scié, sur navires | 1 | 1,585 | 534 | 17 | 2,126 | 40,928 | | 1,596 | 2,661 | 44,126 | 46,787 |
| do en radeaux | 5 | ,25 | | | | | | 62 | 5 | 87 | 92 |
| Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires | | 25 | | | | | | | | 25 | 25 |
| do do en radeaux | | | | | | | | | | | |
| Traverses de chemin de fer, sur navires | | | | | | | | | | | |
| do do en radeaux | | | | | | | | | | | |
| Billots de sciage | 50 | 3,554 | | | | | | 368 | 50 | 3,922 | 3,972 |
| Douves et fonds, barils | | | 1,679 | | | 60 | | | 1,679 | 60 | 1,739 |
| do do pipes | | | | | | | | | | | |
| do do Indes occidentales | | | | | | | | | | | |
| Douves, saloirs | | | | | | | | | | | |
| Bardeaux | | 67 | | | | 2,156 | | 178 | | 2,401 | 2,401 |
| Piquets et perches, pour clôtures, sur navires | | | | | | | | | | | |
| do do do en radeaux | | | | | | | | | | | |
| Bois de construction, carré, sur navires | 734 | 413 | 334 | | | 100 | | 5,680 | 1,068 | 6,193 | 7,261 |
| do do en radeaux | | | | | | | | | | | |
| Traverses | | | | | | | | | | | |
| Articles en bois et bois en partie fabriqué | 108 | | | | | | | | 108 | | 108 |
| Total, fret | 35,698 | 237,369 | 6,623 | 42,080 | 929,215 | 3,149,675 | 68,562 | 108,177 | 1,040,098 | 3,537,301 | 4,557,399 |

RICHARD DEVLIN,
*Compilateur de la statistique des canaux.*

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 16 novembre 1897.

ANNEXE

N° (A) 14 DÉTAILS du mouvement du trafic sur les canaux sous-mentionnés

| Articles. | Canal Welland. | | Canaux du Saint-Laurent. | | Canal Chambly. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Tonneaux. | Péages. | Tonneaux. | Péages. | Tonneaux. | Péages. |
| *Classe n° 1.* | | $ c. | | $ c. | | $ c. |
| Navires à vapenr canadiens.... .... | 399,329 | 4,377 86 | 692,807 | 4,327 84 | 65,617 | 202 63 |
| " américains.......... | 667,313 | 10,012 90 | 23,096 | 161 33 | 596 | 7 11 |
| Voiliers canadiens.......... ........ | 194,012 | 3,993 74 | 1,225,146 | 14,514 46 | 33,789 | 380 21 |
| " américains.......... ...... | 192,793 | 4,355 93 | 103,204 | 1,036 98 | 200,725 | 2,522 91 |
| Total, classe n° 1.......... | 1,453,447 | 22,740 43 | 2,044,253 | 20,040 61 | 300,727 | 3,112 86 |
| *Classe n° 2.* | Nombre. | | Nombre. | | Nombre. | |
| Passagers .......................... | 34,594 | 491 47 | 63,160 | 2,648 44 | 4,009 | 59 96 |
| *Classe n° 3.* | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | |
| Brique......................... | 89 | 10 83 | 9,173 | 378 51 | 989 | 96 90 |
| Soufre. | ........ | .. .. .... | 653 | 63 83 | .... .... | .......... |
| Ciment et chaux hydraulique.......... | 384 | 41 68 | 5,406 | 657 04 | 936 | 66 05 |
| Argile, chaux et sable.... ........... | 507 | 65 55 | 27,067 | 1,103 69 | 3,643 | 452 81 |
| Poisson ........................... | 479 | 71 95 | 203 | 21 22 | .. .. ... | .......... |
| Gypse ............ ... ......... | ....... | .......... | 1,314 | 18 55 | ......... | .......... |
| Fer, chemin de fer.................... | 1,192 | 238 40 | 1,996 | 282 79 | ..... .... | .......... |
| " en gueuse.. .... ............... | 1,888 | 318 90 | 1,528 | 211 56 | ....... | .......... |
| " tout autre ............. ... .... | 4,444 | 807 15 | 17,776 | 1,259 32 | 635 | 60 94 |
| Sel.... .. ............... ...... .... | 82 | 16 04 | 3,801 | 443 98 | 909 | 77 72 |
| Acier ............................ | 12,357 | 2,471 40 | 1,310 | 177 91 | .......... | ........ ... |
| Pierre, pour la taille... .... ........ | .......... | ..... .... | 1,160 | 44 22 | .... .... | ........ ... |
| Pommes.......................... | 6,604 | 596 81 | 7,754 | 1,137 99 | 1,460 | 132 64 |
| Orge........................... | 11,368 | 1,136 80 | 3,685 | 294 57 | 59 | 1 97 |
| Sarrasin....................... | .......... | ...... ... | 4,118 | 129 93 | .......... | .......... |
| Maïs............ ............. | 320,444 | 32,044 40 | 18,641 | 1,366 71 | .... .. .. | .......... |
| Coton, brut. ..................... | .... . | .......... | ... .... | .......... | .......... | .......... |
| Lin et chanvre........ ......... | 296 | 44 40 | 25 | 3 75 | ..... ..... | .......... |
| Fleur de farine ......... ....... ....... | 42,425 | 8,424 30 | 3,641 | 208 36 | 571 | 18 96 |
| Foin, pressé......... .... ......... | 563 | 112 60 | 1,014 | 47 86 | 7,738 | 470 18 |
| Farines, de toutes sortes... ....... | 46,957 | 9,391 35 | 893 | 40 50 | 11 | 0 38 |
| Tourteaux oléagineux ... ............ | .......... | ...... .... | 13 | 1 01 | ........ . | .... ... |
| Avoine... ................ ......... | 28,178 | 2,817 80 | 19,162 | 546 01 | 1,621 | 54 10 |
| Pois .... ... ................... | 3,030 | 303 00 | 38,236 | 1,652 13 | .......... | ... ...... |
| Pommes de terre.................. | ......... | .......... | 31 | 2 66 | 211 | 21 10 |
| Seigle. ........... . ...... .. .. .... | 9,409 | 962 85 | 1,472 | 101 69 | .......... | .......... |
| Graine de lin.. ............... | ......... . | ..... .... | 1 | 15 | .......... | ....... . |
| " toutes sortes.......... . .... | 112 | 20 00 | 5,508 | 255 47 | 3 | 0 30 |
| Tabac, non ouvré ................ | 1 | 0 20 | 12 | 1 20 | .......... | .......... |
| Blé . . ......................... | 320,563 | 32,051 90 | 12,647 | 1,069 76 | .......... | ... .... |
| Tous autres produits agricoles, légumes. | 471 | 32 05 | 915 | 129 67 | ...... . | .... ..... |
| Os ...................... .... .. ..... | .......... | ....... .. | 804 | 79 21 | 293 | 29 30 |
| Bestiaux.......................... | ......... | ......... | 319 | 21 90 | 129 | 5 13 |
| Cochons ...... . ......... ...... . | ......... | ......... . | 18 | 2 12 | .......... | .......... |
| Peaux vertes et salées, cornes et sabots. | 42 | 8 35 | 45 | 6 19 | ......... | .... . .. |
| Chevaux......................... | 37 | 3 25 | 640 | 39 65 | 85 | 3 18 |
| Saindoux et huile de saindoux......... | 1,362 | 270 39 | 295 | 25 05 | .......... | ........ |
| Viandes, autres que le lard .......... | 1 | 0 15 | 34 | 3 06 | ......... | .......... |
| Lard...... ...... .. ........... | 408 | 80 49 | 490 | 44 53 | 2 | 0 08 |
| Moutons .... .. ........ ........ | ..... ... | . . . . . . | 185 | 14 01 | 114 | 4 03 |
| Suif .... ...... .............. ...... | 118 | 17 70 | 31 | 4 43 | .......... | .... |
| Laine ............................ | 908 | 181 60 | 14 | 1 95 | ......... | .......... |
| Tous autres produits agricoles, animaux | .......... | . . ..... | 3,311 | 372 00 | 24 | 2 40 |
| Total, classe n° 3 ............ | 814,719 | 92,542 29 | 195,341 | 12,266 14 | 19,433 | 1,498 17 |

A—*Suite.*

et montant des péages perçus pendant la saison de navigation de 1896.

| Canal Murray. | | Canaux de l'Ottawa. | | Canal Rideau. | | Canal Saint-Pierre. | | Canaux de la Vallée de la Trent. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Tonneaux. | Péages. | Tonneaux. | Péages. | Tonneaux. | Péages. | Tonneaux. | Péages. | Ton'x. | Péages. |
| | $ c. | | $ c. | | $ c. | | $ c. | | $ c. |
| 169,183 | 182 43 | 138,227 | 599 42 | 104,408 | 695 68 | 114,707 | 2,393 82 | 36,745 | 322 93 |
| 111 | 1 00 | ... | ... | 1,827 | 19 20 | 6,080 | 121 60 | ... | ... |
| 6,240 | 32 97 | 128,052 | 1,715 13 | 38,813 | 594 82 | 70,043 | 1,401 16 | 32,588 | 126 40 |
| 66 | 1 00 | 19,842 | 456 52 | 5,482 | 111 61 | 6,985 | 139 70 | ... | ... |
| 175,600 | 217 40 | 286,121 | 2,771 07 | 150,530 | 1,421 31 | 197,815 | 4,056 28 | 69,333 | 449 33 |
| Nombre. 12,316 | 138 09 | Nombre. 13,838 | 165 11 | Nombre. 3,239 | 72 87 | Nombre. ... | ... | Nombre 20,186 | 126 03 |
| Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonn'x. | |
| 112 | 2 11 | ... | ... | 326 | 12 30 | ... | ... | 166 | 2 31 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 197 | 3 72 | 1 | 0 10 | 905 | 28 50 | ... | ... | ... | ... |
| 2 | 0 04 | 6,070 | 151 22 | 1,600 | 37 42 | 10,804 | 108 04 | ... | ... |
| 8 | 0 16 | ... | ... | 21 | 0 53 | 1,611 | 16 11 | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... | 5 | 0 12 | 4,100 | 41 00 | ... | ... |
| 10 | 0 19 | 1 | 0 10 | 4 | 0 11 | ... | ... | 5 | 0 05 |
| ... | ... | ... | ... | 44 | 1 37 | ... | ... | ... | ... |
| 318 | 6 03 | 5 | 0 46 | 493 | 14 59 | ... | ... | ... | ... |
| 266 | 5 10 | ... | ... | 2,032 | 52 52 | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... | 49 | 1 21 | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... | 195 | 30 09 | ... | ... | ... | ... |
| 518 | 10 01 | 40 | 2 56 | 340 | 8 06 | ... | ... | ... | ... |
| 180 | 3 38 | 36 | 3 51 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 232 | 4 36 | 3 | 0 30 | 101 | 4 72 | ... | ... | ... | ... |
| 1 | 0 02 | ... | ... | 6 | 0 18 | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | 10 | 0 99 | 396 | 10 63 | 2,533 | 25 33 | ... | ... |
| ... | ... | 1,296 | 124 24 | 362 | 13 85 | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | 10 | 0 98 | 18 | 0 66 | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | 1 | 0 10 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | 630 | 55 58 | 20 | 0 50 | ... | ... | ... | ... |
| 1,184 | 22 28 | 180 | 14 90 | 9 | 0 21 | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | 152 | 9 99 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 266 | 5 00 | 2 | 0 20 | 4 | 0 10 | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 15 | 0 29 | 7 | 0 57 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... | 14 | 0 43 | ... | ... | ... | ... |
| 370 | 6 97 | 275 | 16 49 | 1,550 | 36 18 | ... | ... | 64 | 0 64 |
| 13 | 0 26 | 17 | 1 02 | 23 | 0 55 | 5,506 | 55 06 | ... | ... |
| ... | ... | 5 | 0 49 | 2 | 0 05 | ... | ... | ... | ... |
| 1 | 0 02 | 412 | 30 81 | 12 | 0 33 | ... | ... | 4 | 0 04 |
| ... | ... | 31 | 2 28 | ... | ... | ... | ... | 86 | 0 86 |
| 5 | 0 10 | 19 | 1 86 | 1 | 0 03 | ... | ... | ... | ... |
| 14 | 0 29 | 148 | 7 49 | 7 | 0 21 | ... | ... | ... | ... |
| 5 | 0 10 | 15 | 1 48 | 29 | 0 71 | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | 2 | 0 20 | 17 | 0 49 | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | 22 | 1 23 | 255 | 6 81 | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | 369 | 26 27 | 2 | 0 06 | ... | ... | 3 | 0 03 |
| 34 | 0 69 | 12 | 1 17 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 12 | 0 26 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 11 | 0 22 | 1,231 | 104 06 | 198 | 6 59 | ... | ... | ... | ... |
| 3,774 | 71 60 | 10,942 | 560 65 | 9,040 | 270 11 | 24,554 | 245 54 | 328 | 3 93 |

N° (A) 14—Détails du mouvement du trafic sur les canaux sous-

| Articles. | Canal Welland. | | Canaux du Saint-Laurent. | | Canal Chambly. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Tonneaux. | Péages. | Tonneaux. | Péages. | Tonneaux. | Péages. |
| | | $ c. | | $ c. | | $ c. |
| *Classe n° 4.* | | | | | | |
| Alcalis, potasse et perlasse | 98 | 18 80 | 37 | 7 40 | .... | .... |
| Instruments aratoires | .... | .... | 65 | 8 58 | 7 | 0 70 |
| Faïence et poterie | 144 | 21 85 | 165 | 29 96 | 12 | 1 20 |
| Bois de teinture et matières tinctoriales | .... | .... | 149 | 19 05 | 26 | 2 60 |
| Meubles | 25 | 3 77 | 1,162 | 180 24 | .... | .... |
| Verre, de toutes sortes | 63 | 9 40 | 1,543 | 291 73 | 1 | 0 10 |
| Marbre | .... | .... | 19 | 3 61 | .... | .... |
| Manille | 3 | 0 45 | .... | .... | .... | .... |
| Mélasse | 679 | 110 07 | 954 | 83 95 | 387 | 38 70 |
| Clous | 31 | 1 38 | 1,722 | 235 83 | .... | .... |
| Huile, en barils | 1,182 | 226 87 | 1,133 | 178 37 | 34 | 3 30 |
| Peinture | 3 | 0 32 | 678 | 93 41 | 4 | 0 37 |
| Poix et goudron | 65 | 9 75 | 410 | 46 08 | 189 | 18 90 |
| Guenilles | 28 | 1 25 | 341 | 54 17 | 19 | 1 90 |
| Résine | 2 | 0 30 | 2,131 | 119 91 | 2,576 | 257 60 |
| Cendre de soude | 13 | 0 25 | 1,322 | 248 96 | .... | .... |
| Sucre | 7,368 | 1,103 29 | 10,078 | 1,164 45 | 5,308 | 530 80 |
| Pierre, ouvrée | 483 | 72 45 | 7,225 | 669 80 | .... | .... |
| Ferblanc | 344 | 13 23 | 2,091 | 412 21 | .... | .... |
| Térébenthine | .... | .... | 181 | 9 39 | 140 | 14 00 |
| Blanc de plomb | 1 | 0 15 | 148 | 28 75 | .... | .... |
| Blanc de céruse | 5 | 0 10 | 646 | 126 66 | .... | .... |
| Whisky, et tous autres spiritueux | 163 | 23 67 | 570 | 90 21 | .... | .... |
| Marchandises, non énumérées | 58,181 | 8,499 66 | 13,145 | 1,905 30 | 7,542 | 662 07 |
| Total, classe n° 4 | 68,877 | 10,117 01 | 45,915 | 6,008 02 | 16,245 | 1,532 24 |
| *Classe n° 5.* | | | | | | |
| Ecorce | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| Barils, vides | 63 | 10 81 | 276 | 30 08 | 21 | 2 06 |
| Courbes pour bâtiments | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| Flottes | .... | .... | 3,084 | 53 69 | 6 | 0 40 |
| Bois de chauffage, sur navires | 17,007 | 672 10 | 13,531 | 233 67 | 143,425 | 4,748 87 |
| " en radeaux | .... | .... | 90 | 1 88 | .... | .... |
| Bois de service, scié, sur navires | 83,995 | 14,822 45 | 40,260 | 2,223 19 | 76,411 | 4,424 85 |
| " " en radeaux | .... | .... | 727 | 32 66 | .... | .... |
| Cercles | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| Traverses de chemins de fer, sur navires | .... | .... | 981 | 35 21 | 1,953 | 156 00 |
| " " en radeaux | .... | .... | 63 | 2 50 | .... | .... |
| Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires | .... | .... | .... | .... | 1 | 0 10 |
| Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux | .... | .... | 20,440 | 508 00 | .... | .... |
| Bois de construction, carré, sur navires | 56,788 | 8,514 31 | 770 | 10 25 | .... | .... |
| " " en radeaux | .... | .... | 6,230 | 160 20 | .... | .... |
| Articles en bois et bois en partie fabriqué | 131 | 52 40 | 69 | 22 40 | .... | .... |
| Bardeaux | 159 | 105 47 | .... | .... | 57 | 3 28 |
| Piquets et perches pour clôtures, sur nav. | 3 | 1 00 | 2 | 0 20 | .... | .... |
| " " en rad. | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| Billots de sciage | 2,280 | 106 00 | 14,940 | 341 10 | .... | .... |
| Douves et fonds, barils | .... | .... | 18 | 0 35 | .... | .... |
| " " pipes | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| " " Indes occidentales | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| Douves, saloirs | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| Traverses | .... | .... | 3,060 | 18 85 | .... | .... |
| Echalas à houblon | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| Total, classe n° 5 | 160,426 | 24,284 54 | 104,541 | 3,674 23 | 221,874 | 9,335 56 |

mentionnés, et montant des péages perçus, etc.—*Suite.*

| Canal Murray. | | Canaux de l'Ottawa. | | Canal Rideau. | | Canal Saint-Pierre. | | Canaux de la Vallée de la Trent. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Tonneaux. | Péages. | Tonneaux. | Péages. | Tonneaux. | Péages. | Tonneaux. | Péages. | Ton'x. | Péages. |
| | $ c. | | $ c. | | $ c. | | $ c. | | $ c. |
| ... | ... | 8 | 1 34 | 10 | 1 69 | ... | ... | ... | ... |
| 1 | 0 03 | 4 | 0 58 | 69 | 6 27 | ... | ... | 3 | 0 09 |
| ... | ... | 1 | 0 19 | 49 | 4 40 | ... | ... | ... | ... |
| 43 | 1 08 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 260 | 6 91 | 21 | 2 71 | 38 | 3 48 | ... | ... | 4 | 0 12 |
| 43 | 1 10 | 1 | 0 19 | 39 | 3 58 | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... | 13 | 1 14 | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... | 2 | 0 18 | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... | 107 | 9 45 | ... | ... | ... | ... |
| 34 | 0 85 | ... | ... | 110 | 10 79 | ... | ... | ... | ... |
| 144 | 3 61 | 5 | 0 95 | 270 | 25 07 | ... | ... | ... | ... |
| 34 | 0 89 | 1 | 0 19 | 35 | 3 33 | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... | 4 | 0 36 | ... | ... | ... | ... |
| 13 | 0 33 | 68 | 11 92 | 28 | 3 30 | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 64 | 1 62 | 3 | 0 39 | 8 | 0 71 | ... | ... | ... | ... |
| 226 | 5 71 | ... | ... | 757 | 68 34 | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... | 2 | 0 18 | ... | ... | ... | ... |
| 77 | 1 93 | ... | ... | 18 | 1 70 | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... | 1 | 0 09 | ... | ... | ... | ... |
| 10 | 0 25 | ... | ... | 28 | 3 22 | ... | ... | ... | ... |
| 54 | 1 36 | ... | ... | 40 | 3 49 | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | 14 | 2 34 | 103 | 9 69 | ... | ... | ... | ... |
| 4,232 | 106 27 | 421 | 69 30 | 1,058 | 98 16 | 3,377 | 33 77 | 119 | 3 57 |
| 5,235 | 131 94 | 547 | 90 10 | 2,789 | 258 62 | 3,377 | 33 77 | 1 26 | 3 78 |
| ... | ... | ... | ... | 6 | 49 | ... | ... | 94 | 3 62 |
| ... | ... | 59 | 7 45 | 33 | 2 17 | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | 43,240 | 361 16 | 1,540 | 26 95 | ... | ... | 3,037 | 18 42 |
| ... | ... | 21,432 | 748 41 | 13,611 | 246 19 | ... | ... | 9,198 | 102 33 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 996 | 11 47 | 361,459 | 25,111 85 | 28,700 | 1,903 24 | 6,332 | 63 32 | 2,427 | 48 45 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | 27 | 2 54 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | 587 | 124 95 | 912 | 75 07 | ... | ... | 7 | 0 13 |
| ... | ... | 5,408 | 288 35 | 82 | 8 67 | ... | ... | 305 | 12 00 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | 60 | 2 07 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1,480 | 18 00 | 9,300 | 97 65 | 140 | 2 66 | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | 9 | 2 25 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 13 | 0 96 | 63 | 41 10 | 153 | 29 78 | ... | ... | 107 | 8 97 |
| ... | ... | ... | ... | 7 | 0 55 | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | 5,396 | 130 83 | 129 | 2 93 | ... | ... | 5,475 | 46 42 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | 340 | 0 85 | 800 | 5 07 | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... | 22 | 3 00 | ... | ... | ... | ... |
| 2,489 | 30 43 | 447,380 | 26,919 51 | 46,135 | 2,306 77 | 6,332 | 63 32 | 20,650 | 240 34 |

N° (A) 14.—DÉTAILS du mouvement du trafic sur les canaux sous-

| Articles. | Canal Welland. | | Canaux du Saint-Laurent. | | Canal Chambly. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Tonneaux. | Péages. | Tonneaux. | Péages. | Tonneaux. | Péages. |
| *Classe spéciale.* | | $ c. | | $ c. | | $ c. |
| Houille | 223,445 | 44,668 20 | 178,946 | 25,250 40 | 87,245 | 8,598 15 |
| Cryolithe ou minerai chimique | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| Minerai de fer | 1,158 | 57 90 | ........ | ........ | 138 | 13 80 |
| Pierre, impropre à la taille, non ouvrée | 1,312 | 67 49 | 4,324 | 116 40 | ........ | ........ |
| | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| Total, classe spéciale | 225,915 | 44,793 59 | 183,270 | 25,366 80 | 87,383 | 8,611 95 |
| Total, fret et péages | 1,269,937 | 194,969 33 | 529,067 | 70,004 24 | 344,935 | 24,150 74 |
| Bois de construction et autres bois, en fr. | ........ | ........ | 1,857 | 179 51 | ........ | ........ |
| Blé, maïs, fleur de farine, fer, sel, houille, etc., en franchise | 10,050 | 1,507 50 | 582,766 | 54,435 19 | ........ | ........ |
| Grands totaux, passagers et tonnage de navires non compris | 1,279,987 | 196,476 83 | 1,113,690 | 124,618 94 | 344,935 | 24,150 7 |

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 18 novembre 1897.

mentionnés, et montant des péages perçus, etc.—*Fin.*

| Canal Murray. | | Canaux de l'Ottawa. | | Canal Rideau. | | Canal Saint-Pierre. | | Canaux de la Vallée de la Trent. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Tonneaux. | Péages. | Tonneaux. | Péages. | Tonneaux. | Péages. | Tonneaux. | Péages. | Tonn'x. | Péages. |
| | $ c. | | $ c. | | $ c. | | $ c. | | $ c. |
| .......... | .......... | 7 | 0 12 | 13,509 | 639 51 | 31,245 | 312 45 | 3 | 0 03 |
| .......... | .......... | .......... | .......... | 490 | 24 50 | .......... | .......... | .......... | .......... |
| .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... |
| 1,558 | 15 58 | .......... | .......... | 888 | 17 41 | .......... | .......... | 38 | 0 18 |
| .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... |
| 1,558 | 15 58 | 7 | 0 12 | 14,887 | 681 42 | 31,245 | 312 45 | 41 | 0 21 |
| 13,056 | 605 04 | 458,876 | 30,506 56 | 72,851 | 5,011 10 | 65,508 | 4,711 36 | 21,145 | 823 62 |
| .......... | .......... | 43,170 | 875 00 | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... |
| .......... | .......... | .......... | .......... | 456 | 12 12 | .......... | .......... | .......... | .......... |
| 13,056 | 605 04 | 502,046 | 31,381 56 | 73,307 | 5,023 22 | 65,508 | 4,711 36 | 21,145 | 823 62 |

RICHARD DEVLIN,
*Compilateur, statistique des canaux.*

ANNEXE

N° (A) 15.—SOMMAIRE du mouvement du trafic sur les canaux sous-mentionnés totale de chaque article transporté,

| Articles. | Canal Welland. | | Canaux du Saint-Laurent. | | Canal Chambly. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Tonneaux. | Péages. | Tonneaux. | Péages. | Tonneaux. | Péages. |
| | | $ c. | | $ c. | | $ c. |
| Navires de toutes sortes | 1,453,447 | 22,740 43 | 2,044,253 | 20,040 61 | 300,727 | 3,112 86 |
| | Nombre. | | Nombre. | | Nombre. | |
| Passagers | 34,594 | 491 47 | 63,160 | 2,648 44 | 4,009 | 59 96 |
| *Produits de la forêt.* | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | |
| Ecorce | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... |
| Courbes pour bâtiments | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... |
| Flottes | .......... | .......... | 3,084 | 53 69 | 6 | 0 40 |
| do ........En franchise | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... |
| Bois de chauffage | 17,007 | 672 10 | 13,621 | 235 55 | 143,425 | 4,748 87 |
| Cercles et échalas à houblon | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... |
| Bois de service, scié | 83,995 | 14,822 45 | 40,987 | 2,255 85 | 76,411 | 4,424 85 |
| do ........En franchise | .......... | .......... | 657 | .......... | .......... | .......... |
| Mâts, espars, etc | .......... | .......... | 20,440 | 508 00 | 1 | 0 10 |
| do ........En franchise | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... |
| Traverses de chemins de fer | .......... | .......... | 1,044 | 37 71 | 1,953 | 156 00 |
| do En franchise | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... |
| Billots de sciage | 2,280 | 106 00 | 14,940 | 341 10 | .......... | .......... |
| do ........En franchise | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... |
| Douves, de toutes sortes | .......... | .......... | 18 | 0 35 | .......... | .......... |
| Bardeaux | 159 | 105 47 | .......... | .......... | 57 | 3 28 |
| Piquets et perches | 3 | 1 00 | 2 | 0 20 | .......... | .......... |
| do En franchise | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... |
| Bois de construction, carré | 56,788 | 8,514 31 | 7,000 | 170 45 | .......... | .......... |
| do En franchise | .......... | .......... | 1,200 | .......... | .......... | .......... |
| Traverses | .......... | .......... | 3,060 | 18 85 | .......... | .......... |
| Total | 160,232 | 24,221 33 | 106,053 | 3,621 75 | 221,853 | 9,333 50 |
| *Animaux.* | | | | | | |
| Bestiaux | .......... | .......... | 319 | 21 90 | 129 | 5 13 |
| Cochons | .......... | .......... | 18 | 2 12 | .......... | .......... |
| Chevaux | 37 | 3 25 | 640 | 39 65 | 85 | 3 18 |
| do ........En franchise | 1 | .......... | 1 | .......... | .......... | .......... |
| Moutons | .......... | .......... | 185 | 14 01 | 114 | 4 03 |
| Total | 38 | 3 25 | 1,163 | 77 68 | 328 | 12 34 |
| *Produits des animaux.* | | | | | | |
| Os | .......... | .......... | 804 | 79 21 | 293 | 29 30 |
| Corn. et sab., peaux vert. et sal., bruts. | 42 | 8 35 | 45 | 6 19 | .......... | .......... |
| Saindoux et huile de saindoux | 1,362 | 270 39 | 295 | 25 05 | .......... | .......... |
| Viandes, autres que le lard | 1 | 0 15 | 34 | 3 06 | .......... | .......... |
| Lard | 408 | 80 49 | 490 | 44 53 | 2 | 0 08 |
| do ........En franchise | .......... | .......... | 1 | .......... | .......... | .......... |
| Suif | 118 | 17 70 | 31 | 4 43 | .......... | .......... |
| Laine | 908 | 181 60 | 14 | 1 95 | .......... | .......... |
| Produits agricoles non énumérés, animaux | .......... | .......... | 3,311 | 372 00 | 24 | 2 40 |
| Total | 2,839 | 558 68 | 5,025 | 536 42 | 319 | 31 78 |

A—*Suite.*

pour la saison de navigation terminée le 31 décembre 1896, indiquant la quantité et le montant des péages perçus.

| Canal Murray. | | Canaux de l'Ottawa. | | Canal Rideau. | | Canal Saint-Pierre. | | Canaux de la Vallée de la Trent. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Tonneaux. | Péages. | Tonneaux. | Péages. | Tonneaux. | Péages. | Tonneaux. | Péages. | Ton'x. | Péages. |
| | $ c. | | $ c. | | $ c. | | $ c. | | $ c. |
| 175,600 | 217 40 | 286,121 | 2,771 07 | 150,530 | 1,421 31 | 197,815 | 4,056 28 | 69,333 | 449 33 |
| Nombre. 12,316 | 138 09 | Nombre. 13,838 | 165 11 | Nombre. 3,239 | 72 87 | Nombre. ........ | ........ | Nombre 20,186 | 126 03 |
| Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Tonneaux. | | Ton'x. | |
| ........ | ........ | ........ | ........ | 6 | 0 49 | ........ | ........ | 94 | 3 62 |
| ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| ........ | ........ | 43,240 | 361 16 | 1,540 | 22 95 | ........ | ........ | 3,037 | 18 42 |
| ........ | ........ | 21,660 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| ........ | ........ | 21,432 | 748 41 | 13,611 | 246 19 | ........ | ........ | 9,198 | 102 33 |
| ........ | ........ | 27 | 2 54 | 22 | 3 00 | ........ | ........ | ........ | ........ |
| 996 | 11 47 | 361,459 | 25,111 85 | 28,700 | 1,903 24 | 6,332 | 63 32 | 2,427 | 48 45 |
| ........ | ........ | 711 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| ........ | ........ | 282 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| ........ | ........ | 5,995 | 413 30 | 994 | 83 74 | ........ | ........ | 312 | 12 13 |
| ........ | ........ | 5,426 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| ........ | ........ | 5,396 | 130 88 | 129 | 2 93 | ........ | ........ | 5,475 | 46 42 |
| ........ | ........ | 8,570 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| 13 | 0 96 | 63 | 41 10 | 153 | 29 78 | ........ | ........ | 107 | 8 97 |
| ........ | ........ | ........ | ........ | 7 | 0 55 | ........ | ........ | ........ | ........ |
| ........ | ........ | 1,000 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| 1,480 | 18 00 | 9,360 | 99 72 | 140 | 2 66 | ........ | ........ | ........ | ........ |
| ........ | ........ | 5,521 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| ........ | ........ | 340 | 0 85 | 800 | 5 07 | ........ | ........ | ........ | ........ |
| 2,489 | 30 43 | 490,482 | 26,909 81 | 46,102 | 2,304 60 | 6,332 | 63 32 | 20,650 | 240 34 |
| 1 | 0 02 | 412 | 30 81 | 12 | 0 33 | ........ | ........ | 4 | 0 04 |
| ........ | ........ | 31 | 2 28 | ........ | ........ | ........ | ........ | 86 | 0 86 |
| 14 | 0 29 | 148 | 7 49 | 7 | 0 21 | ........ | ........ | ........ | ........ |
| ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| ........ | ........ | 309 | 26 27 | 2 | 0 06 | ........ | ........ | 3 | 0 03 |
| 15 | 0 31 | 900 | 66 85 | 21 | 0 60 | ........ | ........ | 93 | 0 93 |
| ........ | ........ | 5 | 0 49 | 2 | 0 05 | ........ | ........ | ........ | ........ |
| 5 | 0 10 | 19 | 1 86 | 1 | 0 03 | ........ | ........ | ........ | ........ |
| 5 | 0 10 | 15 | 1 48 | 29 | 0 71 | ........ | ........ | ........ | ........ |
| ........ | ........ | 2 | 0 20 | 17 | 0 49 | ........ | ........ | ........ | ........ |
| ........ | ........ | 22 | 1 23 | 255 | 6 81 | ........ | ........ | ........ | ........ |
| ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| 34 | 0 69 | 12 | 1 17 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| 12 | 0 26 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| 11 | 0 22 | 1,231 | 104 06 | 198 | 6 59 | ........ | ........ | ........ | ........ |
| 67 | 1 37 | 1,306 | 110 49 | 502 | 14 68 | ........ | ........ | ........ | ........ |

ANNEXE

N° (A) 15.—SOMMAIRE du mouvement du trafic sur les canaux sous-mentionnés,

| Articles. | Canal Welland. | | Canaux du Saint-Laurent. | | Canal Chambly. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Tonneaux. | Péages. | Tonneaux. | Péages. | Tonneaux. | Péages. |
| *Produits agricoles.* | | $ c. | | $ c | | $ c. |
| Produits agricoles non énumérés, légumes | 471 | 32 05 | 915 | 129 67 | | |
| " " en fr. | | | 29 | | | |
| Pommes | 6,604 | 596 81 | 7,754 | 1,137 99 | 1,460 | 132 64 |
| " en fr. | | | 1,263 | | | |
| Orge | 11,368 | 1,136 80 | 3,685 | 294 57 | 59 | 1 97 |
| " en fr. | | | 240 | | | |
| Sarrasin | | | 4,118 | 129 93 | | |
| Blé-d'inde | 320,444 | 32,044 40 | 18,641 | 1,366 71 | | |
| " en fr. | | | 182,330 | | | |
| Lin et chanvre | 296 | 44 40 | 25 | 3 75 | | |
| Graine de lin | | | 1 | 0 15 | | |
| Farine | 42,425 | 8,424 30 | 3,641 | 208 36 | 571 | 18 96 |
| " en fr. | | | 11,964 | | | |
| Foin, pressé | 563 | 112 60 | 1,014 | 47 86 | 7,738 | 407 18 |
| Farines, toutes sortes | 46,957 | 9,391 35 | 893 | 40 50 | 11 | 0 38 |
| Manille | 3 | 0 45 | | | | |
| Avoine | 28,178 | 2,817 80 | 19,162 | 546 01 | 1,621 | 54 10 |
| " en fr. | | | 12,373 | | | |
| Pois | 3,030 | 303 00 | 38,236 | 1,652 13 | | |
| " en fr. | | | 3,020 | | | |
| Pommes de terre | | | 31 | 2 66 | 211 | 21 10 |
| Seigle | 9,409 | 962 85 | 1,472 | 101 69 | | |
| " en fr. | | | 8,323 | | | |
| Graines, lin, trèfle et herbe | 112 | 20 00 | 5,508 | 255 47 | 3 | 0 30 |
| " " en fr. | 99 | | 20 | | | |
| Tabac, brut | 1 | 0 20 | 12 | 1 20 | | |
| Blé | 320,563 | 32,051 90 | 12,647 | 1,069 76 | | |
| " en fr. | | | 255,198 | | | |
| Total | 790,523 | 87,938 91 | 592,515 | 6,988 41 | 11,674 | 699 63 |
| *Produits fabriqués.* | | | | | | |
| Alcalis, potasse et perlasse | 94 | 18 80 | 37 | 7 40 | | |
| " " en fr. | | | 94 | | | |
| Instruments aratoires | | | 65 | 8 58 | 7 | 0 70 |
| Barils, vides | 63 | 10 81 | 276 | 30 08 | 21 | 2 06 |
| Briques | 89 | 10 83 | 9,173 | 378 51 | 989 | 96 90 |
| " en fr. | 15 | | | | | |
| Ciment et chaux hydraulique | 384 | 41 68 | 5,406 | 657 04 | 936 | 66 05 |
| " " en fr. | 1,686 | | 12 | | | |
| Faïencerie et poterie | 144 | 21 85 | 165 | 29 96 | 12 | 1 20 |
| " en fr. | 83 | | 5 | | | |
| Meubles | 25 | 3 77 | 1,162 | 180 24 | | |
| Verre, toutes sortes | 63 | 9 40 | 1,543 | 291 73 | 1 | 0 10 |
| " en fr. | 612 | | 9 | | | |
| Fer, chemin de fer | 1,192 | 238 40 | 1,996 | 282 79 | | |
| " en fr. | 1,687 | | | | | |
| Fer, en gueuse | 1,888 | 318 90 | 1,528 | 211 56 | | |
| " en fr. | 28 | | 5 | | | |
| Fer, tout autre | 4,444 | 807 15 | 17,776 | 1,259 32 | 635 | 60 94 |
| " en fr. | 727 | | 2,020 | | | |
| Mélasse | 679 | 110 07 | 954 | 83 95 | 387 | 38 70 |
| " en fr. | 1 | | 167 | | | |
| Clous | 31 | 1 38 | 1,722 | 235 83 | | |
| " en fer | 409 | | | | | |
| Huile | 1,182 | 226 87 | 1,133 | 178 37 | 34 | 3 30 |
| " en fr. | 33 | | 23 | | | |
| Tourteaux oléagineux | | | 13 | 1 01 | | |

A—*Suite.*

durant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1896, etc.—*Suite.*

| Canal Murray. | | Canaux de l'Ottawa. | | Canal Rideau. | | Canal Saint-Pierre. | | Canaux de la Vallée de la Trent. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Tonneaux. | Péages. | Tonneaux. | Péages. | Tonneaux. | Péages. | Tonneaux. | Péages. | Ton'x. | Péages. |
| | $ c. | | $ c. | | $ c. | | $ c. | | $ c. |
| 13 | 0 26 | 17 | 1 02 | 23 | 0 55 | 5,506 | 55 06 | … | … |
| … | … | … | … | … | … | … | … | … | … |
| 518 | 10 01 | 40 | 2 56 | 340 | 8 06 | … | … | … | … |
| … | … | … | … | … | … | … | … | … | … |
| 180 | 3 38 | 36 | 3 51 | … | … | … | … | … | … |
| … | … | … | … | … | … | … | … | … | … |
| 232 | 4 36 | 3 | 0 30 | 101 | 4 72 | … | … | … | … |
| 1 | 0 02 | … | … | 6 | 0 18 | … | … | … | … |
| … | … | … | … | … | … | … | … | … | … |
| … | … | … | … | … | … | … | … | … | … |
| … | … | … | … | … | … | … | … | … | … |
| … | … | 10 | 0 99 | 396 | 10 63 | 2,533 | 25 33 | … | … |
| … | … | … | … | … | … | … | … | … | … |
| … | … | 1,296 | 124 24 | 362 | 13 85 | … | … | … | … |
| … | … | 10 | 0 98 | 18 | 0 66 | … | … | … | … |
| … | … | … | … | 2 | 0 18 | … | … | … | … |
| … | … | 630 | 55 58 | 20 | 0 50 | … | … | … | … |
| … | … | … | … | … | … | … | … | … | … |
| 1,184 | 22 28 | 180 | 14 90 | 9 | 0 21 | … | … | … | … |
| … | … | … | … | … | … | … | … | … | … |
| … | … | 152 | 9 99 | … | … | … | … | … | … |
| 266 | 5 00 | 2 | 0 20 | 4 | 0 10 | … | … | … | … |
| … | … | … | … | … | … | … | … | … | … |
| 15 | 0 29 | 7 | 0 57 | … | … | … | … | … | … |
| … | … | … | … | … | … | … | … | … | … |
| … | … | … | … | 14 | 0 43 | … | … | … | … |
| 370 | 6 97 | 275 | 16 49 | 1,550 | 36 18 | … | … | 64 | 0 64 |
| … | … | … | … | … | … | … | … | … | … |
| 2,779 | 52 57 | 2,658 | 231 33 | 2,845 | 76 25 | 8,039 | 80 39 | 64 | 0 64 |
| | | | | | | | | | |
| … | … | 8 | 1 34 | 10 | 1 69 | … | … | … | … |
| … | … | … | … | … | … | … | … | … | … |
| 1 | 0 03 | 4 | 0 58 | 69 | 6 27 | … | … | 3 | 0 09 |
| … | … | 59 | 7 45 | 33 | 2 17 | … | … | … | … |
| 112 | 2 11 | … | … | 326 | 12 30 | … | … | 166 | 2 31 |
| … | … | … | … | … | … | … | … | … | … |
| 197 | 3 72 | 1 | 0 10 | 905 | 28 50 | … | … | … | … |
| … | … | … | … | … | … | … | … | … | … |
| … | … | 1 | 0 19 | 49 | 4 40 | … | … | … | … |
| … | … | … | … | … | … | … | … | … | … |
| 260 | 6 91 | 21 | 2 71 | 38 | 3 48 | … | … | 4 | 0 12 |
| 43 | 1 10 | 1 | 0 19 | 39 | 3 58 | … | … | … | … |
| … | … | … | … | … | … | … | … | … | … |
| 10 | 0 19 | 1 | 0 10 | 4 | 0 11 | … | … | 5 | 0 05 |
| … | … | … | … | … | … | … | … | … | … |
| … | … | … | … | 44 | 1 37 | … | … | … | … |
| … | … | … | … | … | … | … | … | … | … |
| 318 | 6 03 | 5 | 0 46 | 493 | 14 59 | … | … | … | … |
| … | … | … | … | … | … | … | … | … | … |
| … | … | … | … | 107 | 9 45 | … | … | … | … |
| … | … | … | … | … | … | … | … | … | … |
| 34 | 0 85 | … | … | 110 | 10 79 | … | … | … | … |
| … | … | … | … | … | … | … | … | … | … |
| 144 | 3 61 | 5 | 0 95 | 270 | 25 07 | … | … | … | … |
| … | … | … | … | … | … | … | … | … | … |
| … | … | 1 | 0 10 | … | … | … | … | … | … |

N° (A) 15.—DÉTAILS du mouvement du trafic sur les canaux sous-mentionnés

| Articles. | Canal Welland. | | Canaux du Saint-Laurent. | | Canal Chambly. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Tonneaux. | Péages. | Tonneaux. | Péages. | Tonneaux. | Péages. |
| *Produits fabriqués*—Fin. | | $ c. | | $ c. | | $ c. |
| Peinture | 3 | 0 32 | 678 | 93 41 | 4 | 37 |
| " en fr. | 49 | | | | | |
| Poix et goudron | 65 | 9 75 | 410 | 46 08 | 189 | 18 90 |
| " en fr. | 60 | | | | | |
| Résine | 2 | 0 30 | 2,131 | 119 91 | 2,576 | 257 60 |
| Cendre de soude | 13 | 0 25 | 1,322 | 248 96 | | |
| " en fr. | 74 | | | | | |
| Spiritueux, whisky, etc. | 163 | 23 67 | 570 | 90 21 | | |
| " en fr. | 51 | | | | | |
| Acier | 12,357 | 2,471 40 | 1,310 | 177 91 | | |
| " en fr. | | | 542 | | | |
| Sucre | 7,368 | 1,103 29 | 10,078 | 1,164 45 | 5,308 | 530 80 |
| " en fr. | 1,873 | | 1 | | | |
| Ferblanc | 344 | 13 23 | 2,091 | 412 21 | | |
| " en fr. | 395 | | | | | |
| Térébenthine | | | 181 | 9 39 | 140 | 14 00 |
| Blanc de plomb | 1 | 0 15 | 148 | 28 75 | | |
| " en fr. | 10 | | | | | |
| Blanc de céruse | 5 | 0 10 | 646 | 126 66 | | |
| " en fr. | 56 | | | | | |
| Articles en bois | 131 | 52 40 | 69 | 22 40 | | |
| Total | 38,579 | 5,494 77 | 65,461 | 6,376 71 | 11,239 | 1,091 62 |
| *Marchandises.* | | | | | | |
| Soufre, brut | | | 653 | 63 83 | | |
| Argile, chaux et sable | 507 | 65 55 | 27,067 | 1,103 69 | 3,643 | 452 81 |
| Houille | 223,445 | 44,668 20 | 178,946 | 25,250 40 | 87,245 | 8,598 15 |
| " en fr. | | | 102,786 | | | |
| Bois de teinture et matières tinctoriales | | | 149 | 19 05 | 26 | 2 60 |
| Poisson | 479 | 71 95 | 203 | 21 22 | | |
| " en fr. | 11 | | | | | |
| Gypse | | | 1,314 | 18 55 | | |
| Minerais, de toutes sortes | 1,158 | 57 90 | | | 138 | 13 80 |
| Marbre | | | 19 | 3 61 | | |
| Guenilles | 28 | 1 25 | 341 | 54 17 | 19 | 1 90 |
| " en fr. | | | 4 | | | |
| Sel | 82 | 16 04 | 3,801 | 443 98 | 909 | 77 72 |
| " en fr. | 822 | | | | | |
| Pierre, de toutes sortes | 1,795 | 139 94 | 12,709 | 830 42 | | |
| " " en fr. | 21 | | 1,954 | | | |
| Tous autres effets et marchandises non énumérés | 58,181 | 8,499 66 | 13,145 | 1,905 30 | 7,542 | 662 07 |
| " " en fr. | 1,247 | | 382 | | | |
| Total | 287,776 | 53,520 49 | 343,473 | 29,714 22 | 99,522 | 9,809 05 |
| Grands totaux (passagers et tonnage des navires non compris) | 1,279,987 | 194,969 33 | 1,113,690 | 70,004 24 | 344,935 | 24,150 74 |

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 16 octobre 1897.

et montant des péages perçus, etc.—*Fin.*

| Canal Murray. | | Canaux de l'Ottawa. | | Canal Rideau. | | Canal Saint-Pierre. | | Canaux de la Vallée de la Trent. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Tonneaux. | Péages. | Tonneaux. | Péages. | Tonneaux. | Péages. | Tonneaux. | Péages. | Tonn'x. | Péages. |
| | $ c. | | $ c. | | $ c. | | $ c. | | $ c. |
| 34 | 0 89 | 1 | 0 91 | 35 | 3 33 | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... | 4 | 0 36 | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 64 | 1 62 | 3 | 0 39 | 8 | 0 71 | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | 14 | 2 34 | 103 | 9 69 | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... | 49 | 1 21 | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 226 | 5 71 | ... | ... | 757 | 68 34 | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 77 | 1 93 | ... | ... | 18 | 1 70 | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... | 1 | 0 09 | ... | ... | ... | ... |
| 10 | 0 25 | ... | ... | 28 | 3 22 | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 54 | 1 36 | ... | ... | 40 | 3 49 | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | 9 | 2 25 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1,584 | 36 31 | 134 | 19 34 | 3,540 | 215 91 | ... | ... | 178 | 2 57 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 2 | 0 04 | 6,070 | 151 22 | 1,600 | 37 42 | 10,804 | 108 04 | ... | ... |
| ... | ... | 7 | 0 12 | 13,509 | 639 51 | 31,245 | 312 45 | 3 | 0 03 |
| ... | ... | ... | ... | 456 | ... | ... | ... | ... | ... |
| 43 | 1 08 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 8 | 0 16 | ... | ... | 21 | 0 53 | 1,611 | 16 11 | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... | 5 | 0 12 | 4,100 | 41 00 | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... | 490 | 24 50 | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... | 13 | 1 14 | ... | ... | ... | ... |
| 13 | 0 33 | 68 | 11 92 | 28 | 3 30 | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 266 | 5 10 | ... | ... | 2,032 | 52 52 | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 1,558 | 15 58 | ... | ... | 1,085 | 47 68 | ... | ... | 38 | 0 18 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 4,232 | 106 27 | 421 | 69 30 | 1,058 | 98 16 | 3,377 | 33 77 | 119 | 3 57 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 6,122 | 128 56 | 6,566 | 232 56 | 20,297 | 904 88 | 51,137 | 511 37 | 160 | 3 78 |
| 13,056 | 605 04 | 502,046 | 30,506 56 | 73,307 | 5,011 10 | 65,508 | 4,711 36 | 21,145 | 823 62 |

RICHARD DEVLIN,
*Compilateur, statistique des canaux.*

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 16.—Tableau indiquant le montant des péages perçus chaque mois pendant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1896.

| Canaux et bureaux. | Janvier. | Mars. | Avril. | Mai. | Juin. | Juillet. | Août. | Septembre | Octobre. | Novembre | Décembre. | Total. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Canal Welland. | | | | | | | | | | | | |
| Chippawa | ........ | ........ | ........ | ........ | 14 42 | 12 06 | 10 83 | 20 27 | 15 19 | 4 53 | ........ | 77 30 |
| Colborne | ........ | ........ | 4,152 28 | 16,717 70 | 15,952 28 | 17,778 64 | 22,505 19 | 20,694 11 | 17,791 95 | 12,564 39 | 2,395 90 | 130,552 44 |
| Dalhousie | ........ | ........ | 2,597 76 | 14,910 55 | 5,820 22 | 5,222 04 | 10,064 88 | 6,960 79 | 10,330 71 | 7,262 02 | 49 22 | 63,218 19 |
| Dunnville | ........ | ........ | ........ | 30 18 | 25 | 72 29 | 61 39 | 18 57 | 78 37 | 1 91 | ........ | 262 96 |
| Maitland | ........ | ........ | ........ | ........ | 9 10 | 17 30 | 0 25 | ........ | 3 00 | 50 | ........ | 30 15 |
| Sainte-Catherine | ........ | ........ | 43 38 | 157 29 | 130 03 | 93 38 | 136 93 | 100 25 | 79 88 | 69 95 | 17 20 | 828 29 |
| Total, canal Welland | ........ | ........ | 6,793 42 | 31,815 72 | 21,926 30 | 23,195 71 | 32,779 47 | 27,793 99 | 28,299 10 | 19,903 30 | 2,462 32 | 194,969 33 |
| Canaux du Saint-Laurent. | | | | | | | | | | | | |
| Beauharnois | ........ | ........ | ........ | 69 40 | 92 90 | 113 03 | 200 48 | 223 48 | 238 74 | 88 02 | ........ | 1,026 05 |
| Cardinal | ........ | ........ | ........ | 193 39 | 41 12 | 136 23 | 85 56 | 80 89 | 111 74 | 151 97 | 23 92 | 824 82 |
| Cornwall | ........ | ........ | ........ | 4,614 94 | 4,588 52 | 4,394 01 | 4,484 30 | 4,112 35 | 4,686 49 | 3,379 29 | 11 73 | 30,271 63 |
| Kingston | ........ | ........ | 673 41 | 1,040 40 | 1,074 86 | 637 75 | 1,435 55 | 1,452 77 | 2,594 04 | 1,140 35 | ........ | 10,049 13 |
| Lachine | ........ | ........ | ........ | 238 61 | 342 14 | 345 62 | 493 84 | 494 20 | 278 88 | 231 13 | ........ | 2,424 42 |
| Montréal | ........ | ........ | ........ | 3,610 67 | 3,827 82 | 4,471 72 | 3,953 03 | 3,440 43 | 3,468 92 | 2,627 39 | 8 21 | 25,408 19 |
| Total, canaux du Saint-Laurent | ........ | ........ | 673 41 | 9,767 41 | 9,967 36 | 10,098 36 | 10,652 76 | 9,804 12 | 11,378 81 | 7,618 15 | 43 86 | 70,004 24 |
| Canal Chambly. | | | | | | | | | | | | |
| Chambly | ........ | ........ | ........ | 1,095 99 | 1,855 28 | 1,993 32 | 2,010 28 | 1,400 49 | 1,916 61 | 1,197 29 | 0 25 | 11,469 51 |
| Saint-Jean | ........ | ........ | ........ | 2,717 94 | 2,171 15 | 2,373 30 | 1,468 46 | 1,153 74 | 1,525 21 | 689 54 | ........ | 12,099 34 |
| Saint-Ours | ........ | ........ | 3 71 | 53 73 | 81 02 | 79 46 | 76 35 | 79 60 | 114 35 | 93 67 | ........ | 581 89 |
| Total, canal Chambly | ........ | ........ | 3 71 | 3,867 66 | 4,107 45 | 4,446 08 | 3,555 09 | 2,633 83 | 3,556 17 | 1,980 50 | 0 25 | 24,150·74 |

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Canaux de l'Ottawa.** | | | | | | | | | | | | |
| Ottawa | | | 1 13 | 3,860 20 | 3,768 86 | 3,345 09 | 2,554 31 | 2,714 56 | 2,209 25 | 1,315 42 | | 19,768 82 |
| Carillon | | | 1 45 | 2 32 | 3 85 | 4 01 | 34 51 | 7 08 | 10 93 | 4 87 | | 69 02 |
| Grenville | | | 199 12 | 1,644 88 | 1,952 36 | 1,938 88 | 1,551 04 | 946 99 | 918 66 | 480 47 | | 9,632 40 |
| Sainte-Anne | | | 4 83 | 86 79 | 187 29 | 253 67 | 194 09 | 165 46 | 107 69 | 36 50 | | 1,036 32 |
| Total, canaux de l'Ottawa | | | 206 53 | 5,594 19 | 5,912 36 | 5,541 65 | 4,333 95 | 3,834 09 | 3,246 53 | 1,837 26 | | 30,506 56 |
| **Canal Rideau.** | | | | | | | | | | | | |
| Kingston-Mills | | | | 175 19 | 271 23 | 283 77 | 245 80 | 180 68 | 72 76 | 34 37 | | 1,263 80 |
| Ottawa | | | | 676 27 | 721 20 | 568 17 | 485 32 | 295 03 | 262 17 | 232 17 | | 3,240 33 |
| Smith's-Falls | | | | 57 52 | 75 36 | 104 72 | 100 64 | 65 53 | 73 21 | 29 99 | | 506 97 |
| Total, canal Rideau | | | | 908 98 | 1,067 79 | 956 66 | 831 76 | 541 24 | 408 14 | 296 53 | | 5,011 10 |
| **Canal Saint-Pierre.** | | | | | | | | | | | | |
| Saint-Pierre | 6 72 | 1 24 | 111 15 | 346 90 | 358 26 | 378 64 | 417 59 | 416 76 | 428 96 | 336 26 | 1,908 88 | 4,711 36 |
| **Canaux de la Vallée de la Trent.** | | | | | | | | | | | | |
| Bobcaygeon | | | 3 14 | 29 10 | 76 52 | 61 83 | 73 89 | 58 39 | 43 28 | 11 75 | | 357 90 |
| Buckhorn | | | | 13 00 | 6 00 | 20 20 | 8 72 | 3 10 | 2 90 | 0 50 | | 54 42 |
| Burleigh | | | | 4 38 | 7 47 | 10 78 | 16 53 | 7 80 | 2 26 | 1 25 | | 50 47 |
| Fenelon-Falls | | | | 11 55 | 12 07 | 11 13 | 10 87 | 4 49 | 1 75 | | | 51 86 |
| Hastings | | | 2 00 | 1 75 | 5 50 | 7 25 | 3 95 | 1 50 | 1 50 | | | 23 45 |
| Peterborough | | | 2 25 | 27 09 | 45 15 | 66 14 | 65 22 | 35 04 | 29 66 | 14 97 | | 285 52 |
| Total, can. de la Vallée de la Trent | | | 7 39 | 86 87 | 152 71 | 177 33 | 179 18 | 110 32 | 81 35 | 28 47 | | 823 62 |
| **Canal Murray** | | | | | | | | | | | | |
| Brighton | | | 10 76 | 65 33 | 80 06 | 101 62 | 133 13 | 87 76 | 57 97 | 67 66 | 0 75 | 605 04 |
| Grand total | 6 72 | 1 24 | 7,806 37 | 52,453 06 | 43,572 29 | 44,896 05 | 52,882 93 | 45,222 11 | 47,457 03 | 32,068 13 | 4,416 06 | 330,781 99 |

RICHARD DEVLIN,
*Compilateur, statistique des canaux.*

Ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 16 octobre 1897.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 17.—Tableau sommaire indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires qui ont passé par tous les canaux durant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1895, et le montant des péages perçus sur iceux.

| Navires. | Nombre total. | De ports du Canada à des ports du Canada. | | De ports du Canada à des ports américains. | | De ports américains à des ports américains. | | De ports américains à des ports du Canada. | | Tonneaux. | | Total, tonneaux. | Montant des péages. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Montée. | Des-cente. | Montée. | Des-cente. | Montée. | Des-cente. | Montée. | Des-cente. | Montée. | Des-cente. | | $ c. |
| **Canal Welland.** | | | | | | | | | | | | | |
| Navires canadiens, à vapeur | 1,098 | 122,921 | 129,176 | 73,780 | 1,242 | 157 | ..... | 1,705 | 70,348 | 198,563 | 200,766 | 399,329 | 4,377 86 |
| do à voiles | 578 | 60,770 | 58,766 | 33,220 | 1,603 | ..... | ..... | 2,148 | 37,505 | 96,138 | 97,874 | 194,012 | 3,993 74 |
| Total, du Canada | 1,676 | 183,691 | 187,942 | 107,000 | 2,845 | 157 | ..... | 3,853 | 107,853 | 294,701 | 298,640 | 593,341 | 8,371 60 |
| Navires américains, à vapeur | 758 | 171 | ..... | 44,277 | 641 | 283,732 | 232,647 | 509 | 105,336 | 328,689 | 338,624 | 667,313 | 10,012 90 |
| do à voiles | 332 | ..... | ..... | 29,118 | 248 | 66,673 | 52,425 | ..... | 44,329 | 95,791 | 97,002 | 192,793 | 4,355 93 |
| Total, Etats-Unis | 1,090 | 171 | ..... | 73,395 | 889 | 350,405 | 285,072 | 509 | 149,665 | 424,480 | 435,626 | 860,106 | 14,368 83 |
| Grand total, canal Welland | 2,766 | 183,862 | 187,942 | 180,395 | 3,734 | 350,562 | 285,072 | 4,362 | 257,518 | 719,181 | 734,266 | 1,453,447 | 22,740 43 |
| **Canaux du Saint-Laurent.** | | | | | | | | | | | | | |
| Navires canadiens, à vapeur | 4,231 | 354,710 | 294,807 | 20,706 | ..... | ..... | ..... | ..... | 22,584 | 375,416 | 317.391 | 692,807 | 4,327 84 |
| do à voiles | 5,769 | 624,632 | 443,030 | 44,739 | 316 | ..... | ..... | 262 | 112,167 | 669,633 | 555,513 | 1,225,146 | 14,514 46 |
| Total, du Canada | 10,000 | 979,342 | 737,837 | 65,445 | 316 | ..... | ..... | 262 | 134,751 | 1,045,049 | 872,904 | 1,917,953 | 18,842 30 |
| Navires américains, à vapeur | 405 | 240 | 386 | 3,994 | 84 | 6,011 | 6,244 | 547 | 5,590 | 10,792 | 12,304 | 23,096 | 161 33 |
| do à voiles | 690 | 632 | 15,477 | 29,161 | 1,417 | 688 | 880 | 32,353 | 22,596 | 62,834 | 40,370 | 103,204 | 1,036 98 |
| Total, Etats-Unis | 1,095 | 872 | 15,863 | 33,155 | 1,501 | 6,699 | 7,124 | 32,900 | 28,186 | 73,626 | 52,674 | 126,300 | 1,198 31 |
| Grand total, canaux du Saint-Laurent. | 11,095 | 980,214 | 753,700 | 98,600 | 1,817 | 6,699 | 7,124 | 33,162 | 162,937 | 1,118,675 | 925,578 | 2,044,253 | 20,040 61 |
| **Canal Chambly.** | | | | | | | | | | | | | |
| Navires canadiens, à vapeur | 411 | 31,952 | 33,391 | 13 | ..... | ..... | ..... | ..... | 261 | 31,965 | 33,652 | 65,617 | 202 63 |
| do à voiles | 512 | 9,172 | 9,586 | 6,032 | ..... | ..... | ..... | ..... | 8,999 | 15,204 | 18,585 | 33,789 | 380 21 |
| Total, du Canada | 923 | 41,124 | 42,977 | 6,045 | ..... | ..... | ..... | ..... | 9,260 | 47,169 | 52,237 | 99,406 | 582 84 |

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Navires américains, à vapeur | 20 | 5 | ... | 271 | ... | ... | 18 | ... | 302 | 276 | 320 | 596 | 7 11 |
| do à voiles | 2,042 | 1,639 | 1,607 | 86,844 | 96 | ... | 145 | ... | 110,394 | 88,483 | 112,242 | 200,725 | 2,522 91 |
| Total, Etats-Unis | 2,062 | 1,644 | 1,607 | 87,115 | 96 | ... | 163 | ... | 110,696 | 88,759 | 112,562 | 201,321 | 2,530 02 |
| Grand total, canal Chambly | 2,985 | 42,768 | 44,584 | 93,160 | 96 | ... | 163 | ... | 119,956 | 135,928 | 164.799 | 300,727 | 3,112 86 |
| Canaux de l'Ottawa. | | | | | | | | | | | | | |
| Navires canadiens, à vapeur | 839 | 39,823 | 98,223 | ... | 181 | ... | ... | ... | ... | 39,823 | 98,404 | 138,227 | 599 42 |
| do à voiles | 1,032 | 4,079 | 122,180 | ... | 1,793 | ... | ... | ... | ... | 4,079 | 123,973 | 128,052 | 1,715 13 |
| Total, du Canada | 1,871 | 43,902 | 220,403 | ... | 1,974 | ... | ... | ... | ... | 43,902 | 222,377 | 266,279 | 2,314 55 |
| Navires américains, à vapeur | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| do à voiles | 202 | 3,354 | 453 | ... | 15,634 | 94 | ... | 307 | ... | 3,755 | 16,087 | 19,842 | 456 52 |
| Total, Etats-Unis | 202 | 3,354 | 453 | ... | 15,634 | 94 | ... | 307 | ... | 3,755 | 16,087 | 19,842 | 456 52 |
| Grand total, canaux de l'Ottawa | 2,073 | 47,256 | 220,856 | ... | 17,608 | 94 | ... | 307 | ... | 47,657 | 238,464 | 286,121 | 2,771 07 |
| Canal Rideau. | | | | | | | | | | | | | |
| Navires canadiens, à vapeur | 1,318 | 51,576 | 51,971 | 249 | ... | ... | ... | ... | 612 | 51,825 | 52,583 | 104,408 | 695 68 |
| do à voiles | 670 | 12,795 | 13,579 | 6,170 | 99 | ... | ... | ... | 6.170 | 18,965 | 19,848 | 38,813 | 594 82 |
| Total, du Canada | 1,988 | 64,371 | 65,550 | 6,419 | 99 | ... | ... | ... | 6,782 | 70,790 | 72,431 | 143,221 | 1,290 50 |
| Navires américains, à vapeur | 64 | 400 | 164 | 395 | ... | ... | ... | ... | 868 | 795 | 1,032 | 1,827 | 19 20 |
| do à voiles | 94 | 1,292 | 894 | 1,140 | 1,284 | ... | ... | ... | 872 | 2,432 | 3,050 | 5,482 | 111 61 |
| Total, Etats-Unis | 158 | 1,692 | 1,058 | 1,535 | 1,284 | ... | ... | ... | 1,740 | 3,227 | 4,082 | 7,309 | 130 81 |
| Grand total, canal Rideau | 2,146 | 66,063 | 66,608 | 7,954 | 1,383 | ... | ... | ... | 8,522 | 74,017 | 76,513 | 150,530 | 1,421 31 |
| Canal Saint-Pierre. | | | | | | | | | | | | | |
| Navires canadiens, à vapeur | 870 | 58,546 | 56,161 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 58,546 | 56,161 | 114,707 | 2,393 82 |
| do à voiles | 1,334 | 36,360 | 33,683 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 36,360 | 33,683 | 70,043 | 1,401 16 |
| Total, du Canada | 2,204 | 94,906 | 89,844 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 94,906 | 89,844 | 184,750 | 3,794 98 |
| Navires américains, à vapeur | 20 | 3,718 | 98 | ... | 118 | ... | ... | 2,146 | ... | 5,864 | 216 | 6,080 | 121 60 |
| do à voiles | 15 | ... | ... | ... | 2,431 | ... | ... | 4,554 | ... | 4,554 | 2,431 | 6,985 | 139 70 |
| Total, Etats-Unis | 35 | 3,718 | 98 | ... | 2,549 | ... | ... | 6,700 | ... | 10,418 | 2,647 | 13,065 | 261 30 |
| Grand total, canal Saint-Pierre | 2,239 | 98,624 | 89,942 | ... | 2,549 | ... | ... | 6,700 | ... | 105,324 | 92,491 | 197,815 | 4,056 28 |

N° (A) 17.—TABLEAU GÉNERAL indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires, etc.—*Suite.*

| Navires. | Nombre total. | De ports du Canada à des ports du Canada. | | De ports du Canada à des ports américains. | | De ports américains à des ports américains. | | De ports américains à des ports du Canada. | | Tonneaux. | | Total, tonneaux. | Montant des péages. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée | Descente. | Montée. | Descente. | | |
| CANAUX DE LA VALLÉE DE LA TRENT. | | | | | | | | | | | | | $ c. |
| Navires canadiens, à vapeur | 1,183 | 18,471 | 18,274 | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | 18,471 | 18,274 | 36,745 | 322 93 |
| do voiles | 527 | 16,065 | 16,523 | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | 16,065 | 16,523 | 32,588 | 126 40 |
| Total, du Canada | 1,710 | 34,536 | 34,797 | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | 34,536 | 34,797 | 69,333 | 449 33 |
| Navires américains, à vapeur | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... |
| do voiles | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... |
| Total, Etats-Unis | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... |
| Grand total, canal de la vallée de la Trent | 1,710 | 34,536 | 34,797 | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | 34,536 | 34,797 | 69,333 | 449 33 |
| CANAL MURRAY. | | | | | | | | | | | | | |
| Navires canadiens, à vapeur | 452 | 103,461 | 38,418 | 14,413 | ....... | ....... | ....... | ....... | 12,891 | 117,874 | 51,309 | 169,183 | 182 43 |
| do voiles | 148 | 2,424 | 2,574 | 970 | ....... | ....... | ....... | ....... | 272 | 3,394 | 2,846 | 6,240 | 32 97 |
| Total, du Canada | 600 | 105,885 | 40,992 | 15,383 | ....... | ....... | ....... | ....... | 13,163 | 121,268 | 54,155 | 175,423 | 215 40 |
| Navires américains, à vapeur | 4 | 14 | 14 | ....... | ....... | ....... | ....... | ....... | 83 | 14 | 97 | 111 | 1 00 |
| do voiles | 4 | 31 | ....... | 28 | ....... | 7 | ....... | ....... | ....... | 66 | ....... | 66 | 1 00 |
| Total, Etats-Unis | 8 | 45 | 14 | 28 | ....... | 7 | ....... | ....... | 83 | 80 | 97 | 177 | 2 00 |
| Grand total, canal Murray | 608 | 105,930 | 41,006 | 15,411 | ....... | 7 | ....... | ....... | 13,246 | 121,348 | 54,252 | 175,600 | 217 40 |

N° (A) 17.—Tableau général indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires, etc.—*Fin.*

RÉCAPITULATION.

| Navires. | Nombre total. | De ports du Canada à des ports du Canada. | | De ports du Canada à des ports américains. | | De ports américains à des ports américains. | | De ports américains à des ports du Canada. | | Tonneaux. | | Total, tonneaux. | Montant des péages. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Montée. | Descente. | Montée. | Desc'te. | Montée. | Desc'te. | Montée. | Desc'te. | Montée. | Descente. | | |
| Navires canadiens. | | | | | | | | | | | | | $ c. |
| *A vapeur et à voiles.* | | | | | | | | | | | | | |
| Welland | 1,676 | 183,691 | 187,942 | 107,000 | 2,845 | 157 | ........ | 3,853 | 107,853 | 294,701 | 298,640 | 593,341 | 8,371 60 |
| Saint-Laurent | 10,000 | 979,342 | 737,837 | 65,445 | 316 | ........ | ........ | 262 | 134,751 | 1,045,049 | 872,904 | 1,917,953 | 18,842 30 |
| Chambly | 923 | 41,124 | 42,977 | 6,045 | ........ | ........ | ........ | ........ | 9,260 | 47,169 | 52,237 | 99,406 | 582 84 |
| Ottawa | 1,871 | 43,902 | 220,403 | ........ | 1,974 | ........ | ........ | ........ | ........ | 43,902 | 222,377 | 266,279 | 2,314 55 |
| Rideau | 1,988 | 64,371 | 65,550 | 6,419 | 99 | ........ | ........ | ........ | 6,782 | 70,790 | 72,431 | 143,221 | 1,290 50 |
| Saint-Pierre | 2,204 | 94,906 | 89,844 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 94,906 | 89,844 | 184,750 | 3,794 98 |
| Vallée de Trent | 1,710 | 34,536 | 34,797 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 34,536 | 34,797 | 69,333 | 449 33 |
| Murray | 600 | 105,885 | 40,992 | 15,383 | ........ | ........ | ........ | ........ | 13,163 | 121,268 | 54,155 | 175,423 | 215 40 |
| Total, canadiens | 20,972 | 1,547,757 | 1,420,342 | 200,292 | 5,234 | 157 | ..... | 4,115 | 271,809 | 1,752,321 | 1,697,385 | 3,449,706 | 35,861 50 |
| Navires américains. | | | | | | | | | | | | | |
| *A vapeur et à voiles.* | | | | | | | | | | | | | |
| Welland | 1,090 | 171 | ........ | 73,395 | 889 | 350,405 | 285,072 | 509 | 149,665 | 424,480 | 435,626 | 860,106 | 14,368 83 |
| Saint-Laurent | 1,095 | 872 | 15,863 | 33,155 | 1,501 | 6,699 | 7,124 | 32,900 | 28,186 | 73,626 | 52,674 | 126,300 | 1,198 31 |
| Chambly | 2,062 | 1,644 | 1,607 | 87,115 | 96 | ........ | 163 | ........ | 110,696 | 88,759 | 112,562 | 201,321 | 2,530 02 |
| Ottawa | 202 | 3,354 | 453 | ........ | 15,634 | 94 | ........ | 307 | ........ | 3,755 | 16,087 | 19,842 | 456 52 |
| Rideau | 158 | 1,692 | 1,058 | 1,535 | 1,284 | ........ | ........ | ........ | 1,740 | 3,227 | 4,082 | 7,309 | 130 81 |
| Saint-Pierre | 35 | 3,718 | 98 | ........ | 2,549 | ........ | ........ | 6,700 | ........ | 10,418 | 2,647 | 13,065 | 261 30 |
| Vallée de la Trent | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| Murray | 8 | 45 | 14 | 28 | ........ | 7 | ........ | ........ | 83 | 80 | 97 | 177 | 2 00 |
| Total, américains | 4,650 | 11,496 | 19,093 | 195,228 | 21,953 | 357,205 | 292,359 | 40,416 | 290,370 | 604,345 | 623,775 | 1,228,120 | 18,947 79 |
| Grand total des navires canadiens et américains | 25,622 | 1,559,253 | 1,439,435 | 395,520 | 27,187 | 357,362 | 292,359 | 44,531 | 562,179 | 2,356,666 | 2,321,160 | 4,677,826 | 54,809 29 |

Ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 16 octobre 1897.

RICHARD DEVLIN,
*Compilateur de la statistique des canaux.*

ANNEXE A.—*Suite.*

N (A) 18.—Tableau comparatif du grand total du fret passé par les canaux sous-mentionnés, pendant les saisons de navigation de 1895 et 1896, ainsi que le montant des péages perçus sur iceux, y compris les péages sur les navires et les passagers.

| Canaux. | De ports du Canada à des ports du Canada. | | De ports du Canada à des ports américains. | | De ports américains à des ports américains. | | De ports américains à des ports du Canada. | | Tonneaux. | | Total, tonneaux. | Montant des péages. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | Montée. | Descente. | | |
| 1895. | | | | | | | | | | | | $ c. |
| Welland | 5,328 | 97,048 | 12,470 | 4,126 | 214,520 | 263,163 | 1,565 | 271,375 | 233,883 | 635,712 | 869,595 | 138,713 64 |
| Saint-Laurent | 174,771 | 417,747 | 12,569 | 1,102 | 279 | 922 | 43,838 | 177,000 | 231,457 | 596,771 | 828,228 | 61,143 66 |
| Chambly | 5,942 | 6,935 | 236,594 | | | | | 109,556 | 242,536 | 116,491 | 359,027 | 25,920 67 |
| Ottawa | 173 | 477,242 | | 63,805 | | | | | 173 | 541,047 | 541,220 | 31,959 29 |
| Rideau | 38,882 | 12,819 | 18,193 | 2,959 | | | 1 | 15,899 | 57,076 | 31,677 | 88,753 | 5,670 26 |
| Saint-Pierre | 3,139 | 6,410 | | | | | 279 | | 3,418 | 6,410 | 9,828 | 426 63 |
| Vallée de la Trent | 21,917 | 10,349 | | | | | | | 21,917 | 10,349 | 32,266 | 1,042 08 |
| Murray | 4,253 | 5,926 | 561 | | | | 258 | 326 | 5,072 | 6,252 | 11,324 | 527 94 |
| Saut-Sainte-Marie | 10,419 | 35,570 | 5,804 | 19,185 | 147,838 | 344,693 | 16,344 | 15,981 | 180,405 | 415,432 | 595,837 | |
| Grand total | 264,824 | 1,070,046 | 286,191 | 91,177 | 362,637 | 608,778 | 62,285 | 590,140 | 975,937 | 2,360,141 | 3,336,078 | 265,413 17 |
| 1896. | | | | | | | | | | | | |
| Welland | 10,833 | 194,279 | 8,536 | 6,015 | 267,773 | 385,695 | 4,127 | 402,729 | 291,269 | 988,718 | 1,279,987 | 194,969 33 |
| Saint-Laurent | 167,278 | 653,282 | 6,213 | 2,742 | 257 | 684 | 43,419 | 239,815 | 217,167 | 896,523 | 1,113,690 | 70,004 24 |
| Chambly | 9,680 | 9,779 | 221,526 | 60 | | | | 103,890 | 231,206 | 113,729 | 344,935 | 24,150 74 |
| Ottawa | 381 | 459,433 | | 42,232 | | | | | 381 | 501,665 | 502,046 | 30,506 56 |
| Rideau | 31,370 | 10,375 | 16,022 | 3,290 | | | | 12,250 | 47,392 | 25,915 | 73,307 | 5,011 10 |
| Saint-Pierre | 15,456 | 44,525 | | 4,100 | | | 1,427 | | 16,883 | 48,625 | 65,508 | 655 08 |
| Vallée de la Trent | 16,487 | 4,658 | | | | | | | 16,487 | 4,658 | 21,145 | 823 62 |
| Murray | 6,170 | 5,968 | 739 | | | | | 179 | 6,909 | 6,147 | 13,056 | 605 04 |
| Saut-Sainte-Marie | 35,698 | 237,369 | 6,623 | 42,080 | 929,215 | 3,149,675 | 68,562 | 108,177 | 1,040,098 | 3,637,301 | 4,577,399 | |
| Grand total | 293,353 | 1,619,668 | 259,659 | 100,519 | 1,197,245 | 3,536,054 | 117,535 | 867,040 | 1,867,792 | 6,123,281 | 7,991,073 | 326,725 71 |

Ministère des chemins de fer et canaux.
Ottawa, 16 octobre 1897.

RICHARD DEVLIN,
*Compilateur de la statistique des canaux.*

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 19.—Relevé du nombre et du tonnage des différentes sortes de navires qui ont passé par les canaux durant la saison de navigation en 1896.

CANAL WELLAND.

| | Canadiens. | | | | Américains. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Vapeurs. | | Voiliers. | | Vapeurs. | | Voiliers. | |
| Tonnage. | Nombre. | Tonnage total. | Nombre. | Tonnage total. | Nombre. | Tonnage total. | Nombre. | Tonnage total. |
| 8 | 7 | 56 | 16 | 128 | 5 | 40 | 7 | 56 |
| 10 | 1 | 10 | 6 | 60 | 2 | 20 | .... | .... |
| 15 | 2 | 30 | 1 | 15 | 5 | 75 | .... | .... |
| 20 | 1 | 20 | 3 | 60 | 4 | 80 | .... | .... |
| 25 | 1 | 25 | .... | .... | .... | .... | 2 | 50 |
| 30 | 5 | 150 | .... | .... | 1 | 30 | .... | .... |
| 35 | 6 | 210 | 1 | 35 | .... | .... | .... | .... |
| 40 | .... | .... | 2 | 80 | .... | .... | 3 | 120 |
| 45 | .... | .... | 2 | 90 | .... | .... | .... | .... |
| 50 | 2 | 100 | 1 | 50 | .... | .... | 1 | 50 |
| 55 | .... | .... | .... | .... | 1 | 55 | .... | .... |
| 60 | 1 | 60 | .... | .... | 1 | 60 | 1 | 60 |
| 65 | 2 | 130 | 1 | 65 | .... | .... | 1 | 65 |
| 70 | .... | .... | .... | .... | 1 | 70 | .... | .... |
| 75 | 1 | 75 | .... | .... | .... | .... | 2 | 150 |
| 80 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| 85 | 1 | 85 | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| 90 | 1 | 90 | 1 | 90 | .... | .... | .... | .... |
| 95 | 1 | 95 | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| 100 | 1 | 100 | 1 | 100 | .... | .... | .... | .... |
| 110 | .... | .... | 1 | 110 | .... | .... | .... | .... |
| 120 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 2 | 240 |
| 125 | .... | .... | .... | .... | 2 | 250 | .... | .... |
| 135 | 1 | 135 | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| 140 | .... | .... | 1 | 140 | .... | .... | .... | .... |
| 145 | .... | .... | 1 | 145 | .... | .... | 1 | 145 |
| 150 | .... | .... | 2 | 300 | .... | .... | 1 | 150 |
| 160 | 2 | 320 | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| 165 | 1 | 165 | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| 175 | .... | .... | .... | .... | 1 | 175 | .... | .... |
| 180 | .... | .... | 2 | 360 | .... | .... | .... | .... |
| 190 | .... | .... | 2 | 380 | .... | .... | .... | .... |
| 200 | 2 | 400 | 3 | 600 | .... | .... | 1 | 200 |
| 210 | 1 | 210 | .... | .... | 1 | 210 | .... | .... |
| 220 | 3 | 660 | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| 225 | .... | .... | .... | .... | 1 | 225 | .... | .... |
| 230 | .... | .... | 2 | 460 | .... | .... | 1 | 230 |
| 245 | 1 | 245 | 1 | 245 | .... | .... | .... | .... |
| 260 | 1 | 260 | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| 265 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 1 | 265 |
| 270 | .... | .... | 1 | 270 | .... | .... | .... | .... |
| 275 | .... | .... | 2 | 550 | .... | .... | 1 | 275 |
| 280 | .... | .... | 2 | 560 | 1 | 280 | 1 | 280 |
| 285 | .... | .... | 2 | 570 | .... | .... | 1 | 285 |
| 290 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 1 | 290 |
| 295 | 1 | 295 | 1 | 295 | .... | .... | 1 | 295 |
| 300 | .... | .... | .... | .... | 1 | 300 | 1 | 300 |
| 305 | 2 | 610 | 1 | 305 | .... | .... | 1 | 305 |
| 310 | .... | .... | .... | .... | 1 | 310 | 1 | 310 |
| 315 | 1 | 315 | 1 | 315 | .... | .... | 3 | 945 |
| 320 | .... | .... | 2 | 640 | 2 | 640 | 2 | 640 |
| 325 | .... | .... | 4 | 1,300 | .... | .... | 1 | 325 |
| 330 | .... | .... | 3 | 990 | .... | .... | .... | .... |
| 335 | .... | .... | 4 | 1,340 | .... | .... | .... | .... |
| 360 | 1 | 360 | .... | .... | 1 | 360 | 1 | 360 |

N° (A) 19.—Relevé du nombre et du tonnage des différentes sortes de navires, etc.—*Suite.*

## Canal Welland—*Suite.*

| | Canadiens. | | | | Américains. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Vapeurs. | | Voiliers. | | Vapeurs. | | Voiliers, | |
| Tonnage. | Nombre. | Tonnage total. | Nombre. | Tonnage total. | Nombre. | Tonnage total. | Nombre. | Tonnage total. |
| 365 | ... | ... | ... | ... | 1 | 365 | ... | ... |
| 375 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 1 | 375 |
| 390 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 1 | 390 |
| 400 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 1 | 400 |
| 405 | 2 | 810 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 415 | 1 | 415 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 425 | ... | ... | ... | ... | 1 | 425 | ... | ... |
| 430 | ... | ... | ... | ... | 1 | 430 | ... | ... |
| 435 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 1 | 435 |
| 440 | 2 | 880 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 450 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 1 | 450 |
| 455 | 1 | 455 | 2 | 910 | 1 | 455 | ... | ... |
| 460 | ... | ... | 1 | 460 | ... | ... | ... | ... |
| 465 | 1 | 465 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 470 | ... | ... | ... | ... | 1 | 470 | 1 | 470 |
| 480 | 1 | 480 | 1 | 480 | ... | ... | ... | ... |
| 485 | 1 | 485 | ... | ... | ... | ... | 1 | 485 |
| 490 | ... | ... | ... | ... | 1 | 490 | ... | ... |
| 495 | ... | ... | ... | ... | 1 | 495 | ... | ... |
| 500 | 2 | 1,000 | ... | ... | ... | ... | 2 | 1,000 |
| 505 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 1 | 505 |
| 510 | 1 | 510 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 515 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 1 | 515 |
| 520 | ... | ... | 3 | 1,560 | ... | ... | 1 | 520 |
| 525 | ... | ... | ... | ... | 1 | 525 | 1 | 525 |
| 530 | 1 | 530 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 540 | ... | ... | ... | ... | 2 | 1,080 | 2 | 1,080 |
| 545 | ... | ... | 1 | 545 | ... | ... | ... | ... |
| 555 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 1 | 555 |
| 560 | 1 | 560 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 570 | ... | ... | ... | ... | 1 | 570 | ... | ... |
| 575 | 1 | 575 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 580 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 1 | 580 |
| 585 | ... | ... | 1 | 585 | 1 | 585 | 1 | 585 |
| 590 | ... | ... | 1 | 590 | 1 | 590 | 4 | 1.770 |
| 595 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 1 | 595 |
| 600 | 1 | 600 | ... | ... | ... | ... | 2 | 1,200 |
| 605 | ... | ... | ... | ... | 1 | 605 | ... | ... |
| 615 | ... | ... | ... | ... | 1 | 615 | ... | ... |
| 620 | ... | ... | ... | ... | 1 | 620 | ... | ... |
| 625 | ... | ... | ... | ... | 1 | 625 | 1 | 625 |
| 635 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 1 | 635 |
| 640 | ... | ... | 1 | 640 | ... | ... | 1 | 640 |
| 645 | ... | ... | ... | ... | 1 | 645 | ... | ... |
| 655 | ... | ... | ... | ... | 1 | 655 | ... | ... |
| 660 | ... | ... | ... | ... | 1 | 660 | ... | ... |
| 665 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 1 | 665 |
| 680 | ... | ... | ... | ... | 1 | 680 | 1 | 680 |
| 685 | ... | ... | 1 | 685 | ... | ... | 2 | 1,370 |
| 695 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 1 | 695 |
| 700 | ... | ... | ... | ... | 1 | 700 | 1 | 700 |
| 707 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 1 | 707 |
| 710 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 1 | 710 |
| 719 | ... | ... | 1 | 719 | ... | ... | ... | ... |
| 722 | 1 | 722 | ... | ... | ... | ... | ... | ... |

N° (A) 19.—Relevé du nombre et du tonnage des différentes sortes de navires, etc.—*Suite.*

Canal Welland—*Suite.*

| | Canadiens. | | | | Américains. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Vapeurs. | | Voiliers. | | Vapeurs. | | Voiliers. | |
| Tonnage. | Nombre. | Tonnage total. | Nombre. | Tonnage total. | Nombre. | Tonnage total. | Nombre. | Tonnage total. |
| 725 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 730 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 730 |
| 740 | ..... | ..... | 1 | 740 | ..... | ..... | 2 | 1,480 |
| 760 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 760 | ..... | ..... |
| 769 | 1 | 769 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 771 | 1 | 771 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 775 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 780 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 780 |
| 784 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 784 | ..... | ..... |
| 787 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 787 |
| 790 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 790 | ..... | ..... |
| 796 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 796 | ..... | ..... |
| 797 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 797 | ..... | ..... |
| 800 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 800 |
| 802 | ..... | ..... | 1 | 802 | ..... | ..... | 1 | 802 |
| 837 | ..... | ..... | ..... | ..... | 2 | 1,674 | ..... | ..... |
| 838 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 838 |
| 859 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 859 |
| 870 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2 | 1,740 |
| 873 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 873 |
| 880 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 882 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 882 | ..... | ..... |
| 891 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 891 |
| 892 | 1 | 892 | ..... | ..... | 1 | 892 | ..... | ..... |
| 898 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 898 |
| 904 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 908 | ..... | ..... | 1 | 908 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 911 | ..... | ..... | ..... | ..... | 2 | 1,822 | ..... | ..... |
| 915 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 915 | 1 | 915 |
| 917 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 917 |
| 918 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 928 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 928 | ..... | ..... |
| 929 | 1 | 929 | ..... | ..... | 1 | 929 | ..... | ..... |
| 940 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 940 | ..... | ..... |
| 944 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 944 | ..... | ..... |
| 950 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 950 | ..... | ..... |
| 960 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 960 |
| 962 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 968 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 977 | 1 | 977 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 978 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 978 | ..... | ..... |
| 985 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 989 | 1 | 989 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 994 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2 | 1,988 |
| 997 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 997 | ..... | ..... |
| 1,013 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 1,013 | ..... | ..... |
| 1,014 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 1,014 |
| 1,022 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 1,022 | ..... | ..... |
| 1,029 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 1,029 | ..... | ..... |
| 1,030 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 1,030 | ..... | ..... |
| 1,035 | 1 | 1,035 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 1,038 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 1,040 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | 1,040 | ..... | ..... |
| 1,041 | ..... | ..... | 1 | 1,041 | ..... | ..... | ..... | ..... |

N° (A) 19.—Relevé du nombre et du tonnage des différentes sortes de navires, etc.—*Fin.*

Canal Welland—*Fin.*

| | Canadiens. | | | | Américains. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Vapeurs. | | Voiliers. | | Vapeurs. | | Voiliers. | |
| Tonnage. | Nombre. | Tonnage total. | Nombre. | Tonnage total. | Nombre. | Tonnage total. | Nombre. | Tonnage total. |
| 1,053 | ........ | ........ | ........ | ........ | 1 | 1,053 | 1 | 1,053 |
| 1,054 | ........ | ........ | ........ | ........ | 1 | 1,054 | ........ | ........ |
| 1,068 | ........ | ........ | ........ | ........ | 1 | 1,068 | ........ | ........ |
| 1,072 | ........ | ........ | ........ | ........ | 1 | 1,072 | ........ | ........ |
| 1,075 | ........ | ........ | ........ | ........ | 1 | 1,075 | ........ | ........ |
| 1,083 | ........ | ........ | ........ | ........ | 1 | 1,083 | ........ | ........ |
| 1,085 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 1 | 1,085 |
| 1,086 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| 1,103 | ........ | ........ | ........ | ........ | 1 | 1,103 | ........ | ........ |
| 1,111 | ........ | ........ | ........ | ........ | 3 | 3,333 | ........ | ........ |
| 1,118 | ........ | ........ | ........ | ........ | 1 | 1,118 | ........ | ........ |
| 1,123 | ........ | ........ | ........ | ........ | 1 | 1,123 | ........ | ........ |
| 1,168 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 1 | 1,168 |
| 1,170 | ........ | ........ | ........ | ........ | 1 | 1,172 | ........ | ........ |
| 1,172 | 1 | 1,172 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| 1,180 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 1 | 1,180 |
| 1,182 | ........ | ........ | ........ | ........ | 1 | 1,182 | ........ | ........ |
| 1,185 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| 1,189 | ........ | ........ | ........ | ........ | 1 | 1,189 | ........ | ........ |
| 1,203 | ........ | ........ | ........ | ........ | 1 | 1,203 | ........ | ........ |
| 1,206 | ........ | ........ | ........ | ........ | 1 | 1,206 | ........ | ........ |
| 1,425 | ........ | ........ | ........ | ........ | 1 | 1,425 | ........ | ........ |
| 1,441 | ........ | ........ | ........ | ........ | 1 | 1,441 | ........ | ........ |
| 1,547 | ........ | ........ | ........ | ........ | 1 | 1,547 | ........ | ........ |
| 1,548 | ........ | ........ | ........ | ........ | 1 | 1,548 | ........ | ........ |
| 1,550 | ........ | ........ | ........ | ........ | 1 | 1,550 | ........ | ........ |
| 1,553 | ........ | ........ | ........ | ........ | 2 | 3,106 | ........ | ........ |
| 1,565 | ........ | ........ | ........ | ........ | 1 | 1,565 | ........ | ........ |
| Total .. | 75 | 21,232 | 90 | 21,313 | 102 | 68,591 | 98 | 48,011 |

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 19.—RELEVÉ du nombre et du tonnage des différentes sortes de navires qui ont passé par les canaux durant la saison de navigation 1896.

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

| | Canadiens. | | | | Américains. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Vapeurs. | | Voiliers. | | Vapeurs. | | Voiliers. | |
| Tonnage. | Nombre. | Tonnage total. | Nombre. | Tonnage total. | Nombre. | Tonnage total. | Nombre. | Tonnage total. |
| 8 | 26 | 208 | 31 | 248 | 5 | 40 | .... | .... |
| 10 | 12 | 120 | 15 | 150 | 2 | 20 | .... | .... |
| 15 | 13 | 195 | 1 | 15 | 5 | 75 | .... | .... |
| 20 | 6 | 120 | 8 | 160 | 1 | 20 | .... | .... |
| 25 | 10 | 250 | 6 | 150 | .... | .... | 1 | 25 |
| 30 | 11 | 330 | 7 | 210 | 1 | 30 | .... | .... |
| 35 | 3 | 105 | 2 | 70 | 1 | 35 | .... | .... |
| 40 | 10 | 400 | 7 | 280 | 1 | 40 | 1 | 40 |
| 45 | 3 | 135 | 2 | 90 | .... | .... | .... | .... |
| 50 | 6 | 300 | 13 | 650 | 1 | 50 | .... | .... |
| 55 | 3 | 165 | 7 | 385 | .... | .... | 1 | 55 |
| 60 | 6 | 360 | 42 | 2,520 | 1 | 60 | .... | .... |
| 65 | 1 | 65 | 1 | 65 | 1 | 65 | .... | .... |
| 70 | 1 | 70 | 8 | 560 | .... | .... | 2 | 140 |
| 75 | 3 | 225 | 3 | 225 | .... | .... | 2 | 150 |
| 80 | 2 | 160 | 7 | 560 | 1 | 80 | .... | .... |
| 85 | 3 | 255 | 6 | 510 | .... | .... | 5 | 425 |
| 90 | 1 | 90 | 3 | 270 | .... | .... | 9 | 810 |
| 95 | 1 | 95 | 12 | 1,140 | .... | .... | 47 | 4,465 |
| 100 | 3 | 300 | 27 | 2,700 | .... | .... | 87 | 8,700 |
| 105 | .... | .... | 9 | 945 | .... | .... | 14 | 1,470 |
| 110 | .... | .... | 9 | 990 | 1 | 110 | 9 | 990 |
| 115 | .... | .... | 9 | 1,035 | 1 | 115 | 12 | 1,380 |
| 120 | 1 | 120 | 7 | 840 | .... | .... | 6 | 720 |
| 125 | 1 | 125 | 4 | 500 | .... | .... | 1 | 125 |
| 130 | 2 | 260 | 4 | 520 | .... | .... | .... | .... |
| 135 | .... | .... | 8 | 1,080 | .... | .... | .... | .... |
| 140 | 1 | 140 | 7 | 980 | .... | .... | .... | .... |
| 145 | 3 | 435 | 10 | 1,450 | .... | .... | .... | .... |
| 150 | .... | .... | 17 | 2,550 | .... | .... | .... | .... |
| 155 | 1 | 155 | 29 | 4,495 | .... | .... | .... | .... |
| 160 | .... | .... | 15 | 2,400 | .... | .... | 2 | 320 |
| 165 | 2 | 330 | 13 | 2,148 | .... | .... | .... | .... |
| 170 | 1 | 170 | 5 | 850 | .... | .... | .... | .... |
| 175 | .... | .... | 4 | 700 | .... | .... | .... | .... |
| 180 | .... | .... | 6 | 1,080 | .... | .... | .... | .... |
| 185 | .... | .... | 3 | 555 | .... | .... | .... | .... |
| 190 | 2 | 380 | 4 | 760 | .... | .... | .... | .... |
| 195 | .... | .... | 2 | 390 | .... | .... | .... | .... |
| 200 | 1 | 200 | 2 | 400 | .... | .... | .... | .... |
| 205 | .... | .... | 1 | 205 | .... | .... | 1 | 205 |
| 210 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 1 | 210 |
| 220 | .... | .... | 1 | 220 | .... | .... | .... | .... |
| 230 | 1 | 230 | 5 | 1,150 | .... | .... | .... | .... |
| 255 | .... | .... | 1 | 255 | .... | .... | .... | .... |
| 260 | 1 | 260 | 3 | 780 | .... | .... | .... | .... |
| 265 | 1 | 265 | 2 | 530 | .... | .... | .... | .... |
| 270 | .... | .... | 1 | 270 | .... | .... | .... | .... |
| 275 | .... | .... | .... | .... | 1 | 275 | .... | .... |
| 285 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 1 | 285 |
| 290 | 1 | 290 | 1 | 290 | .... | .... | 1 | 290 |
| 300 | .... | .... | 4 | 1,200 | .... | .... | .... | .... |
| 305 | .... | .... | 6 | 1,830 | .... | .... | .... | .... |
| 310 | .... | .... | 3 | 930 | .... | .... | .... | .... |
| 315 | .... | .... | 2 | 630 | .... | .... | .... | .... |

N° (A) 20.—Relevé du nombre et du tonnage des différentes sortes de navires, etc.—*Fin.*

Canaux du Saint-Laurent—*Fin.*

| | Canadiens. | | | | Américains. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Vapeurs. | | Voiliers. | | Vapeurs. | | Voiliers. | |
| Tonnage. | Nombre. | Tonnage total. | Nombre. | Tonnage total. | Nombre. | Tonnage total. | Nombre. | Tonnage total. |
| 320 | | | 3 | 960 | | | | |
| 325 | 1 | 325 | 5 | 1,625 | | | | |
| 330 | | | 2 | 660 | | | | |
| 335 | 1 | 335 | 3 | 1,005 | | | | |
| 340 | | | 3 | 1,020 | | | | |
| 345 | 1 | 345 | 2 | 690 | | | 1 | 345 |
| 350 | | | 2 | 700 | | | | |
| 360 | | | 2 | 720 | 1 | 360 | | |
| 365 | | | 3 | 1,095 | | | | |
| 370 | | | 3 | 1,110 | | | | |
| 375 | | | 2 | 750 | | | | |
| 390 | | | 1 | 390 | | | | |
| 395 | | | 3 | 1,185 | | | | |
| 411 | 1 | 411 | | | | | | |
| 415 | | | 2 | 830 | | | | |
| 433 | | | | | | | 1 | 433 |
| 436 | 1 | 436 | | | | | | |
| 439 | | | | | | | 1 | 439 |
| 440 | | | 2 | 880 | | | | |
| 442 | | | 1 | 442 | | | | |
| 450 | | | 1 | 450 | | | | |
| 454 | 1 | 454 | | | | | | |
| 471 | 1 | 471 | | | | | | |
| 473 | | | | | | | 1 | 473 |
| 475 | | | 1 | 475 | | | | |
| 487 | | | 1 | 487 | | | | |
| 500 | 1 | 500 | 1 | 500 | | | | |
| 508 | 1 | 508 | | | | | | |
| 509 | 1 | 509 | | | | | | |
| 516 | | | 2 | 1,032 | | | | |
| 518 | | | 1 | 518 | | | | |
| 520 | | | 1 | 520 | | | | |
| 539 | | | 1 | 539 | | | | |
| 541 | 1 | 541 | 1 | 541 | | | | |
| 543 | | | 1 | 543 | | | | |
| 575 | 1 | 575 | | | | | | |
| 586 | 1 | 586 | 2 | 1,172 | | | | |
| 590 | | | 1 | 590 | | | | |
| 593 | 1 | 593 | | | | | | |
| 599 | 1 | 599 | | | | | | |
| 628 | | | 1 | 628 | | | | |
| 639 | | | | | | | 1 | 639 |
| 678 | 1 | 678 | | | | | | |
| 681 | | | 1 | 681 | | | | |
| 690 | 1 | 690 | | | | | | |
| 715 | 1 | 715 | | | | | | |
| 771 | | | 1 | 771 | | | | |
| 803 | | | 1 | 803 | | | | |
| 912 | | | | | 1 | 912 | | |
| 989 | 1 | 989 | | | | | | |
| 1,167 | | | | | | | 1 | 1,167 |
| Total... | 162 | 17,568 | 462 | 68,228 | 25 | 2,287 | 209 | 24,601 |

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 21.—Relevé du nombre et du tonnage des différentes sortes de navires qui ont passé par les canaux durant la saison de navigation de 1896.

Rideau, Ottawa et Chambly.

| | Canadiens. | | | | Américains. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Vapeurs. | | Voiliers. | | Vapeurs. | | Voiliers. | |
| Tonnage. | Nombre. | Tonnage total. | Nombre. | Tonnage total. | Nombre. | Tonnage. total. | Nombre. | Tonnage total. |
| 8 | 50 | 400 | 164 | 1,312 | 5 | 40 | 34 | 272 |
| 10 | 7 | 70 | 17 | 170 | 5 | 50 | ......... | .......... |
| 15 | 11 | 165 | 7 | 105 | 7 | 105 | ......... | .......... |
| 20 | 3 | 60 | 8 | 160 | .......... | .......... | ......... | .......... |
| 25 | 10 | 250 | 4 | 100 | .......... | .......... | 1 | 25 |
| 30 | 5 | 150 | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... |
| 40 | 6 | 240 | 5 | 200 | 1 | 40 | 1 | 40 |
| 45 | .......... | .......... | 2 | 90 | .......... | .......... | .......... | .......... |
| 50 | 4 | 200 | 8 | 400 | .......... | .......... | 2 | 100 |
| 55 | 3 | 165 | 1 | 55 | .......... | .......... | 1 | 55 |
| 60 | 3 | 180 | 5 | 300 | .......... | .......... | .......... | .......... |
| 65 | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | 2 | 130 |
| 70 | .......... | .......... | 1 | 70 | 2 | 140 | 3 | 210 |
| 75 | 1 | 75 | 3 | 225 | .......... | .......... | 2 | 150 |
| 80 | 1 | 80 | 5 | 400 | .......... | .......... | 2 | 160 |
| 85 | 2 | 170 | 2 | 170 | 1 | 85 | 10 | 850 |
| 90 | .......... | .......... | 5 | 450 | .......... | .......... | 20 | 1,800 |
| 95 | 1 | 95 | 4 | 380 | 1 | 95 | 106 | 10,070 |
| 100 | 2 | 200 | 10 | 1,000 | .......... | .......... | 168 | 16,800 |
| 105 | 1 | 105 | 3 | 315 | .......... | .......... | 42 | 4,410 |
| 110 | .......... | .......... | 5 | 550 | .......... | .......... | 29 | 3,190 |
| 115 | .......... | .......... | 2 | 230 | .......... | .......... | 21 | 2,415 |
| 120 | 1 | 120 | 5 | 600 | .......... | .......... | 9 | 1,080 |
| 125 | 2 | 250 | 4 | 500 | .......... | .......... | .......... | .......... |
| 130 | .......... | .......... | 5 | 650 | .......... | .......... | 1 | 130 |
| 135 | .......... | .......... | 1 | 135 | .......... | .......... | .......... | .......... |
| 140 | 1 | 140 | 7 | 980 | .......... | .......... | .......... | .......... |
| 145 | 2 | 290 | 12 | 1,740 | .......... | .......... | .......... | .......... |
| 150 | .......... | .......... | 17 | 2,550 | .......... | .......... | 1 | 150 |
| 155 | 1 | 155 | 23 | 3,565 | .......... | .......... | .......... | .......... |
| 160 | .......... | .......... | 14 | 2,240 | .......... | .......... | .......... | .......... |
| 165 | 1 | 165 | 12 | 1,980 | .......... | .......... | .......... | .......... |
| 170 | .......... | .......... | 5 | 850 | .......... | .......... | 1 | 170 |
| 175 | .......... | .......... | 2 | 350 | .......... | .......... | .......... | .......... |
| 180 | .......... | .......... | 2 | 360 | .......... | .......... | .......... | .......... |
| 185 | .......... | .......... | 1 | 185 | .......... | .......... | .......... | .......... |
| 190 | .......... | .......... | 1 | 190 | .......... | .......... | .......... | .......... |
| 195 | .......... | .......... | 1 | 195 | .......... | .......... | .......... | .......... |
| 200 | 1 | 200 | 1 | 200 | .......... | .......... | .......... | .......... |
| 228 | 1 | 228 | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... |
| 245 | .......... | .......... | 1 | 245 | .......... | .......... | .......... | .......... |
| 256 | .......... | .......... | 1 | 256 | .......... | .......... | .......... | .......... |
| 262 | 1 | 262 | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... |
| 324 | 1 | 324 | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... |
| 332 | 1 | 332 | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... |
| 397 | 1 | 397 | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... |
| 691 | 1 | 691 | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... | .......... |
| Total.... | 125 | 6,159 | 376 | 24,453 | 22 | 555 | 456 | 42,207 |

ANNEXE A—*Fin.*

N° (A) 22.—Relevé du tonnage classifié des différents navires qui ont passé par les canaux durant la saison de navigation de 1896.

CANAL WELLAND.

| Canadiens. | | | | | | | | Américains. | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Classe. | Vapeurs. | Nombre. | Tonnage. | Classe. | Voiliers. | Nombre. | Tonnage. | Classe. | Vapeurs. | Nombre. | Tonnage. | Classe. | Voiliers. | Nombre. | Tonnage. |
| 1 | 250 à 1,172 ton'x. | 31 | 17,861 | 1 | 250 à 1,041 ton'x.. | 40 | 17,800 | 1 | 240 à 1,565 ton'x.. | 77 | 67,301 | 1 | 250 à 1,180 ton'x.. | 75 | 46,495 |
| 2 | 200 " 249 " .. | 7 | 1,515 | 2 | 200 " 249 " .. | 6 | 1,305 | 2 | 200 " 249 " .. | 2 | 435 | 2 | 200 " 249 " .. | 2 | 430 |
| 3 | 150 " 199 " .. | 3 | 485 | 3 | 150 " 199 " .. | 6 | 1,040 | 3 | 150 " 199 " .. | 1 | 175 | 3 | 150 " 199 " .. | 1 | 150 |
| 4 | 100 " 149 " .. | 2 | 235 | 4 | 100 " 149 " .. | 4 | 495 | 4 | 100 " 149 " .. | 2 | 250 | 4 | 100 " 149 " .. | 3 | 385 |
| 5 | 50 " 99 " .. | 9 | 635 | 5 | 50 " 99 " .. | 3 | 205 | 5 | 50 " 99 " .. | 3 | 185 | 5 | 50 " 99 " .. | 5 | 325 |
| 6 | Moins de 50 " .. | 23 | 501 | 6 | M'ns de 50 " .. | 31 | 468 | 6 | M'ns de 50 " .. | 17 | 245 | 6 | M'ns de 50 " .. | 12 | 226 |
| | Total .......... | 75 | 21,232 | | Total .... .... | 90 | 21,313 | | Total .... .... | 102 | 68,591 | | Total ........ | 98 | 48,011 |

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

| Classe. | Vapeurs. | Nombre. | Tonnage. | Classe. | Voiliers. | Nombre. | Tonnage. | Classe. | Vapeurs. | Nombre. | Tonnage. | Classe. | Voiliers. | Nombre. | Tonnage. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 250 à 989 ton'x. | 22 | 11,075 | 1 | 250 à 803 ton'x.. | 80 | 31,027 | 1 | 250 à 912 ton'x.. | 3 | 1,547 | 1 | 250 à 1,167 ton'x.. | 8 | 4,071 |
| 2 | 200 " 249 " .. | 2 | 430 | 2 | 200 " 249 " .. | 9 | 1,975 | 2 | 200 " 259 " .. | ..... | ..... .... | 2 | 200 " 249 " .. | 2 | 415 |
| 3 | 150 " 199 " .. | 6 | 1,035 | 3 | 150 " 199 " .. | 98 | 15,928 | 3 | 150 " 199 " .. | ..... | ..... .... | 3 | 150 " 199 " .. | 2 | 320 |
| 4 | 100 " 149 " .. | 11 | 1,380 | 4 | 100 " 149 " .. | 94 | 11,040 | 4 | 100 " 149 " .. | 2 | 225 | 4 | 100 " 149 " .. | 129 | 13,385 |
| 5 | 50 " 99 " .. | 27 | 1,785 | 5 | 50 " 99 " . | 102 | 6,885 | 5 | 50 " 99 . .. | 4 | 255 | 5 | 50 " 99 " .. | 66 | 6,045 |
| 6 | Moins de 50 " .. | 94 | 1,863 | 6 | M'ns de 50 " .. | 79 | 1,373 | 6 | M'ns de 50 " .. | 16 | 260 | 6 | M'ns de 50 " .. | 2 | 65 |
| | Total .......... | 162 | 17,568 | | Total .... .... | 462 | 68,228 | | Total .... ... | 25 | 2,287 | | Total ..... ... | 209 | 24,301 |

RIDEAU, OTTAWA ET CHAMBLY.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | 250 à 691 ton'x. | 5 | 2,006 |
| 2 | 200 " 249 " | 2 | 428 |
| 3 | 150 " 199 " | 2 | 320 |
| 4 | 100 " 149 " | 9 | 1,105 |
| 5 | 250 " 99 " | 15 | 965 |
| 6 | Moins de 50 " | 92 | 1,335 |
| | Total......... | 125 | 6,159 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | 250 à 256 ton'x. | 1 | 256 |
| 2 | 200 " 249 " | 2 | 445 |
| 3 | 150 " 199 " | 78 | 12,465 |
| 4 | 100 " 149 " | 54 | 6,700 |
| 5 | 50 " 99 " | 34 | 2,450 |
| 6 | Moins de 50 " | 207 | 2,137 |
| | Total......... | 376 | 24,453 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | 250 à — ton'x. | ..... | ........ |
| 2 | 200 " 249 " | .... | ......... |
| 3 | 150 " 199 " | ..... | ......... |
| 4 | 100 " 149 " | ..... | ........ |
| 5 | 50 " 99 " | 4 | 320 |
| 6 | Moins de 50 " | 18 | 235 |
| | Total......... | 22 | 555 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | 250 à — ton'x. | ..... | ........ |
| 2 | 200 " 249 " | ..... | .......... |
| 3 | 150 " 199 " | 2 | 320 |
| 4 | 100 " 149 " | 270 | 28,025 |
| 5 | 50 " 99 " | 148 | 13,525 |
| 6 | Moins de 50 " | 36 | 337 |
| | Total......... | 456 | 42,207 |

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 16 octobre 1896.

R. DEVLIN,
*Compilateur de la statistique des canaux.*

# REVENU DES

# TARIF REVISÉ DES

Sec. 1.

## N° 22.—DROITS DE PÉAGES À PRÉLEVER SUR LES CANAUX DE WELLAND, SAINT-LAURENT, RIDEAU, OTTAWA, CHAMBLY ET MURRAY.

(A. du C. 18 avril 1873.)

| Les droits de péages se subdivisent en six classes et se computent par tonne, à moins qu'autrement spécifié. | Canal Welland, allant à l'ouest. | Canal Welland, allant à l'est | Lac Erié à Montréal. | Canaux du Saint-Laurent, montée et descente. | Canal Chambly et écluse Saint-Ours, montée et descente. | Canal Rideau, montée et descente. | Canaux de l'Ottawa et écluse Sainte-Anne, montée et descente. | Ottawa à Saint-Jean, montée et descente. | Canal Murray, montée et descente. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *Classe n° 1.* | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Vapeurs ... par tonneau. | 0 01½ | 0 01½ | 0 02¼ | 0 00¾ | 0 00¾ | 0 01½ | 0 00⅝ | 0 01½ | 0 3/32 |
| Voiliers et autres... | 0 02¼ | 0 02¼ | 0 3¾ | 0 01½ | 0 01¼ | 0 02¼ | 0 01 | 0 02⅝ | 0 1/16 |
| *Classe n° 2.* | | | | | | | | | |
| Passagers, 21 ans et plus... | 0 10 | 0 10 | 0 20 | 0 10 | 0 05 | 0 08 | 0 02¼ | 0 09¾ | 0 1¼ |
| do moins de 21 ans... | 0 05 | 0 05 | 0 10 | 0 05 | 0 02 | 0 04 | 0 01¼ | 0 04½ | 0 0⅝ |
| *Classe n° 3.* | | | | | | | | | |
| Briques, ciment et chaux... | | | | | | | | | |
| Argile, chaux et sable... | | | | | | | | | |
| Soufre... | | | | | | | | | |
| Maïs... | | | | | | | | | |
| Fleur de farine... | | | | | | | | | |
| Fer pour voie ferrée... | | | | | | | | | |
| do en gueuse... | | | | | | | | | |
| Autre fer, y compris acier (A. du C. 1er fév. 1888.)... | 15 | 0 20 | 0 20 | 0 15 | 0 10 | 0 07 | 0 06 | 0 19¾ | 0 1⅞ |
| Plâtre, gypse... | | | | | | | | | |
| Sel... | | | | | | | | | |
| Viandes salées ou poisson, en baril ou autrement... | | | | | | | | | |
| Produits agricoles, légumes, non spécifiés... | | | | | | | | | |
| do do animaux do ... | | | | | | | | | |
| Pierre de taille... | | | | | | | | | |
| Blé... | | | | | | | | | |
| *Classe n° 4.* | | | | | | | | | |
| Autres articles, non spécifiés... | 0 15 | 0 20 | 0 20 | 0 20 | 0 10 | 0 26 | 0 14 | 0 29 | 0 2½ |

# CANAUX

# DROITS DE PÉAGES

## CANAUX DU DOMINION EN 1896.

### CANAUX DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

(A. du C. 25 juillet 1888.)

| 1ère section. | 2e section. | 3e section. | 4e section. | Parcours entier. | Peterborough à Hastings, montée et descente. |
|---|---|---|---|---|---|
| Chutes Fénelon à Bobcaygeon. | Bobcaygeon à Buckhorn. | Buckhorn à Burleigh. | Burleigh à Lakefield. | Chutes Fénelon à Lakefield. | |
| Péages exigés aux Chutes Fénelon. | Péages exigés à Bobcaygeon. | Péages exigés à Buckhorn. | Péages exigés à Burleigh. | Péages exigés aux Chutes Fénelon. | Péages exigés à Peterborough et Hastings. |
| $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| 0 00 3/16 | 0 00 3/16 | 0 00 3/16 | 0 00 3/16 | 0 00¾ | 0 00 3/16 |
| 0 00¼ | 0 00¼ | 0 00¼ | 0 00¼ | 0 01 | 0 00¼ |
| 0 01 | 0 01 | 0 01 | 0 01 | 0 04 | 0 01 |
| 0 00½ | 0 00½ | 0 00½ | 0 00½ | 0 02 | 0 00½ |
| 0 01 | 0 01 | 0 01 | 0 01 | 04 | 0 01 |
| 0 03 | 0 03 | 0 03 | 0 03 | 0 12 | 0 03 |

TARIF DES PÉAGES SUR LES

CANAUX WELLAND, SAINT-LAURENT, RIDEAU, OTTAWA, CHAMBLY ET MURRAY.

| Les droits de péages se subdivisent en six classes et se computent par tonne, à moins qu'autrement spécifié. | Canal Welland, allant à l'ouest. | Canal Welland, allant à l'est. | Du lac Erié à Montréal. | Canaux du Saint-Laurent, montée et descente. | Canal Chambly et écluse Saint-Ours, montée et descente. | Canal Rideau, montée et descente. | Canaux de l'Ottawa et écluse de Sainte-Anne, montée et desc. | Ottawa à Saint-Jean, montée et descente. | Canal Murray, montée et descente. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *Classe n° 5.* | | | | | | | | | |
| Ecorce | 0 20 | 0 20 | 0 20 | 0 15 | 0 10 | 0 07 | 0 06 | 0 19¼ | 0 01⅞ |
| Barils, vides, chaque | 0 02 | 0 02 | 0 02 | 0 02 | 0 02 | 0 02 | 0 01 | 0 03½ | 0 00¼ |
| Courbes de navires, chaque | 0 05 | 0 05 | 0 05 | 0 02 | 0 02 | 0 02 | 0 01 | 0 03½ | 0 00¼ |
| Flottes, par 1,000 pieds linéaires | 1 40 | 1 40 | 1 40 | 1 40 | 1 20 | 1 05 | 0 50 | 2 05 | 0 17½ |
| Bois de chauffage, par corde, sur navires | 0 20 | 0 20 | 0 20 | 0 20 | 0 10 | 0 15 | 0 08 | 0 23 | 0 02½ |
| do do en radeaux | 0 25. | 0 25 | 0 25 | 0 25 | 0 15 | 0 19 | 0 09 | 0 30¼ | 0 03⅓ |
| Cercles | 0 25 | 0 25 | 0 25 | 0 20 | 0 15 | 0 15 | 0 10 | 0 30 | 0 02½ |
| Mâts et espars, poteaux de télégraphe, par tonne de quarante pieds cubes, sur navires | 0 15 | 0 15 | 0 15 | 0 05 | 0 05 | 0 08 | 0 07 | 0 13¼ | 0 00⅝ |
| Mâts et espars, poteaux de télégraphe, par tonne de quarante pieds cubes, en radeaux. | 0 20 | 0 20 | 0 20 | 0 10 | 0 10 | 0 15 | 0 10 | 0 22½ | 0 01¼ |
| Traverses de ch. de fer, sur navires, chaque. | 0 01 | 0 01 | 0 01 | 0 00½ | 0 00½ | 0 00¾ | 0 00¾ | 0 01⅜ | 0 0$\frac{1}{16}$ |
| do do en radeaux, chaque. | 0 02 | 0 02 | 0 02 | 0 01 | 0 01 | 0 02 | 0 01 | 0 02¼ | 0 00⅛ |
| Bois scié, planches, madriers, voliges et bois scié, par m. p., mesure de planche, sur navires | 0 30 | 0 30 | 0 30 | 0 15 | 0 10 | 0 11¼ | 0 06¾ | 0 20 | 0 01⅞ |
| Bois scié, planches, madriers, voliges et bois scié, par m. p., mesure de planches, en radeaux | 0 60 | 0 60 | 0 60 | 0 30 | 0 20 | 0 19 | 0 09 | 0 36½ | 0 03¾ |
| Bois carré, par m. p. cubes, sur navires | 3 00 | 3 00 | 3 00 | 1 00 | 1 00 | 0 56 | 0 44 | 1 69 | 0 12½ |
| do do en radeaux | 4 50 | 4 50 | 4 50 | 2 00 | 2 00 | 1 12 | 0 63 | 3 13 | 0 25 |
| Bois à voitures, articles en bois et bois en partie ouvré, par tonne de quarante pieds cubes | 0 40 | 0 40 | 0 40 | 0 40 | 0 25 | 0 30 | 0 20 | 0 55 | 0 05 |
| Bardeaux, par mille | 0 06 | 0 06 | 0 06 | 0 06 | 0 04 | 0 04½ | 0 02½ | 0 08 | 0 00¾ |
| Poteaux et perches p. clôt., p. mille, sur nav. | 0 40 | 0 40 | 0 40 | 0 40 | 0 20 | 0 23 | 0 12 | 0 42 | 0 05 |
| do do en rad. | 0 80 | 0 80 | 0 80 | 0 80 | 0 40 | 0 38 | 0 17 | 0 77 | 0 10 |
| Bois en grume, mesure étalon | 0 08 | 0 08 | 0 08 | 0 08 | 0 05 | 0 06 | 0 06 | 0 13 | 0 01 |
| Douves et fonds de barils, par mille | 0 40 | 0 40 | 0 40 | 0 20 | 0 15 | 0 15 | 0 10 | 0 30 | 0 02½ |
| do de pipes do | 1 50 | 1 50 | 1 50 | 1 00 | 1 00 | 0 75 | 0 50 | 1 75 | 0 12½ |
| do de pipes des I. Occ., par m. | 0 75 | 0 75 | 0 75 | 0 60 | 0 25 | 0 45 | 0 25 | 0 65 | 0 07½ |
| do de saloirs, sciés ou coupés, par mille | 0 08 | 0 08 | 0 08 | 0 04 | 0 03 | 0 03 | 0 02 | 0 06 | 0 00½ |
| Traverses, par cent | 0 50 | 0 50 | 0 50 | 0 50 | 0 40 | 0 38 | 0 15 | 0 67½ | 0 06¼ |
| Echalas à houblon, par mille | 2 00 | 2 00 | 2 00 | 2 00 | 1 50 | 1 50 | 0 65 | 2 65 | 0 25 |
| *Classe spéciale.* | | | | | | | | | |
| Gypse, crû (par A. du C. 28 oct. 1882) | 0 15 | 0 05 | .... | 0 05 | Vers l'ouest. | | ...... | ...... | ...... |
| Houille | 0 20 | 0 20 | 0 20 | 0 15 | 0 10 | 0 08 | 0 05 | 0 17¾ | 0 01⅞ |
| Pierre, brute, impropre à la taille, par corde | 0 75 | 0 75 | 0 75 | 0 60 | 0 37½ | 0 28 | 0 24 | 0 77½ | 0 07½ |
| Cryolithe, minerai de fer ou minerai chimiq. | 0 05 | 0 05 | 0 05 | 0 05 | 0 05 | 0 05 | 0 05 | 0 05 | 0 05 |
| Glace | 0 05 | 0 05 | 0 05 | 0 05 | 0 05 | 0 05 | 0 05 | 0 11 | 0 05 |

## CANAUX DU CANADA—*Fin.*

### CANAUX DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

| 1re section. | 2e section. | 3e section. | 4e section. | Parcours entier. | |
|---|---|---|---|---|---|
| Chutes Fénelon à Bobcaygeon. | Bobcaygeon à Buckhorn. | Buckhorn à Burleigh. | Burleigh à Lakefield. | Chutes Fénelon à Lakefield. | Peterborough à Hastings, montée et descente. |
| Péages exigés aux Chutes Fénelon. | Péages exigés à Bobcaygeon. | Péages exigés à Buckhorn. | Péages exigés à Burleigh. | Péages exigés aux Chutes Fénelon. | Péages exigés à Peterborough et Hastings. |
| $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | c. |
| 0 01 | 0 01 | 0 01 | 0 01 | 0 04 | 0 01 |
| 0 00¼ | 0 00¼ | 0 00¼ | 0 00¼ | 0 01 | 0 00¼ |
| 0 00¼ | 0 00¼ | 0 00¼ | 0 00¼ | 0 01 | 0 00¼ |
| 0 13 | 0 13 | 0 13 | 0 13 | 0 52 | 0 13 |
| 0 03 | 0 03 | 0 03 | 0 03 | 0 10 | 0 03 |
| 0 04 | 0 04 | 0 04 | 0 04 | 0 14 | 0 04 |
| 0 02 | 0 02 | 0 02 | 0 02 | 0 08 | 0 02 |
| 0 02 | 0 02 | 0 02 | 0 02 | 0 08 | 0 02 |
| 0 01 | 0 01 | 0 01 | 0 01 | 0 04 | 0 01 |
| 0 00⅛ | 0 00⅛ | 0 00⅛ | 0 00⅛ | 0 00½ | 0 00⅛ |
| 0 00¼ | 0 00¼ | 0 00¼ | 0 00¼ | 0 01 | 0 00¼ |
| 0 03 | 0 03 | 0 03 | 0 03 | 0 10 | 0 03 |
| 0 04 | 0 04 | 0 04 | 0 04 | 0 14 | 0 04 |
| 0 07 | 0 07 | 0 07 | 0 07 | 0 28 | 0 07 |
| 0 14 | 0 14 | 0 14 | 0 14 | 0 56 | 0 14 |
| 0 04 | 0 04 | 0 04 | 0 04 | 0 16 | 0 04 |
| 0 00¾ | 0 00¾ | 0 00¾ | 0 00¾ | 0 03 | 0 00¾ |
| 0 03 | 0 03 | 0 03 | 0 03 | 0 12 | 0 03 |
| 0 05 | 05 | 0 05 | 0 05 | 0 20 | 0 05 |
| 0 00¾ | 0 00¾ | 0 00¾ | 0 00¾ | 0 03 | 0 00¾ |
| 0 02 | 0 02 | 0 02 | 0 02 | 0 08 | 0 02 |
| 0 10 | 0 10 | 0 10 | 0 10 | 0 40 | 0 10 |
| 0 05½ | 0 05½ | 0 05½ | 0 05½ | 0 22 | 0 05½ |
| 0 00½ | 0 00½ | 0 00½ | 0 00½ | 0 02 | 0 00½ |
| 0 05 | 0 05 | 0 05 | 0 05 | 0 20 | 0 05 |
| 0 20 | 0 20 | 0 20 | 0 20 | 0 80 | 0 20 |
| En franchise. | En franchise. | En franchise. | En franchise. | En franchise. | En franchise |
| 0 01 | 0 01 | 0 01 | 0 01 | 0 04 | 0 01 |
| 0 03½ | 0 03½ | 0 03½ | 0 03½ | 0 14 | 0 03½ |
| 0 00¾ | 0 00¾ | 0 00¾ | 0 00¾ | 0 03 | 0 00¾ |
| En franchise. | En franchise. | En franchise. | En franchise. | En franchise. | En franchise |

*Canal Saint-Pierre.*

Sec. **2**. Sur chaque vaisseau passant par le dit canal, 2 centins par tonneau du vaisseau et 1 centin par tonne de fret, montée et descente. Arrêté du conseil du 23 juin 1883. Arrêtés du conseil rev., 26 octobre 1889, sec. 109.

RÈGLEMENTS SPÉCIAUX SE RAPPORTANT AUX TAUX DE PÉAGE SUR QUELQUES-UNS DES CANAUX.

Sec. **3**. La houille peut passer dans tous les canaux, à l'exception du canal Welland, franc de port. Arrêté du conseil, 6 juin 1869. Arrêtés du conseil rev. du 26 octobre 1889, sec. 83.

Sec. **4**. Les bois en grume, bois manufacturé, ou autres produits de l'industrie forestière, peuvent passer sans péages le Chippawa Creek entre l'Aqueduc et Port-Robinson. Arrêté du conseil, 18 mai 1863. Arrêtés du conseil rev., 26 octobre 1889, sec. 84.

Sec. **5**. (*a*) Par suite de la construction du barrage à travers la rivière Ottawa à Carillon, lequel a rendu la descente des rapides, à cet endroit, difficile et même à certaines époques impraticable, il semble nécessaire, à cause de la difficulté qui se rattache toujours à la descente par le glissoir construit dans le barrage, que l'on puisse se servir du canal pour le mouvement des radeaux, et que jusqu'à ce qu'il en soit ordonné autrement on accorde un passage libre aux radeaux dans le canal de Carillon, aux conditions imposées par le ministère des chemins de fer et canaux en vue du revenu à percevoir sur le trafic de ce canal. Arrêté du conseil, 6 juillet 1888.

Sec. **5**. (*b*) "A part les cas spéciaux où il est donné une permission privilégiée on n'accorde pas de passage aux radeaux ou parties de radeaux dans le canal de Grenville." Arrêté du cons., 27 juin 1890.

*Canal du Saut-Sainte-Marie.*

Sec. **6**. Le passage de tous les vaisseaux et du fret sera exempt de péages dans le canal du Saut-Sainte-Marie jusqu'à ce qu'il en soit décidé autrement.

Sec. **7**. (*a*) Il y aura passage libre pour toutes les marchandises qui ont acquitté un péage total pour tout le parcours des canaux du Saint-Laurent ou par le canal Lachine, l'écluse de Sainte-Anne et les canaux sur les rivières Ottawa et Rideau qui passeront dans le canal Welland; et si tous les droits de péages ont été soldés au canal Chambly, ces droits seront remis aux expéditeurs à Montréal ou à Kingston-Mills, et si tous les droits de péage ont été soldés pour le passage dans le canal Welland, il sera permis aux vaisseaux de passer sans péage additionnel dans les canaux du Saint-Laurent ou ceux de la rivière Ottawa ; pourvu toujours que :—Le trafic ayant le privilège des exemptions ci-dessus mentionnées fera le parcours en descendant jusqu'à Montréal ou remontera tout le long du parcours par les canaux du Saint-Laurent ou de l'Ottawa et de la rivière Rideau jusqu'au lac Ontario.

(*b*.) Tous les articles, effets ou marchandises non énumérés ci-dessus doivent être placés dans la classe n° 4. A. du C., 18 avril 1873. Arrêté du conseil rev., 26 octobre 1889, sec. 86.

Sec. **8**. Les colis expédiés d'aucun des ports à l'ouest des canaux du Saint-Laurent et qui ont acquitté les droits de péages voulus pour le passage par ces canaux peuvent être réexpédiés des mêmes ports et passer par le canal Welland franc de port, de la même manière que s'ils avaient été expédiés en ligne directe dès le commencement du parcours ; et les colis prenant la direction de l'est et qui ont acquitté les droits de péages du canal Welland peuvent être réexpédiés d'aucun des ports sur le lac Ontario et passer ensuite sans autres droits à payer à travers les canaux du Saint-Laurent comme s'ils avaient pris une feuille de route d'entier parcours dès leur point de départ. Arr. du C., 23 juin 1883. Ar. du C. revisés, 26 octobre 1889, sec. 87.

Sec. **9**. Le minerai de fer, le kryolite ou les minerais chimiques peuvent passer dans l'une des subdivisions susmentionnées ou dans toutes les divisions à raison de cinq centins par tonneau.

Sec. **10**. On ne donnera pas de laissez-passer à aucun remorqueur ou petit vaisseau à moins de vingt-cinq centins, comme droit minimum ; mais tels vaisseaux ne transportant ni fret ni passagers pourront obtenir une passe générale à raison de $30 par saison, au moyen de laquelle ils pourront monter et descendre les canaux aussi souvent que besoin sera. Arr. du C., 18 avril 1873. Arrêté du conseil rev., 26 octobre 1889, sec. 86.

Sec. **11**. Tous les bateaux appartenant à ces personnes qui ont des entreprises pour le gouvernement, soit au point de vue de l'élargissement des canaux ou des réparations ou autrement, occupés à enlever et transporter les matériaux nécessaires à l'exécution des travaux voulus, auront droit de passage gratis sur tous les dits canaux. Arr. du C. du 22 avril 1884. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sec. 35.

Sec. **12**. Les dragueurs de l'Etat et leurs chalans pourront passer dans les canaux sans payer de droits, pourvu toujours que ces dragueurs ou ces chalans ne nuiront en aucune manière à la libre navigation des autres vaisseaux ayant à faire le même trajet. Arr. du C., 18 mai 1891.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

TARIF DES PORTS.

Sec. **13**. Les vaisseaux qui embarquent ou déchargent du fret sur les terrains du chemin de fer Welland aux ports Dalhousie et Colborne seront exempts de droits de port ; mais tous les autres vaisseaux qui embarquent ou déchargent des marchandises à Port-Dalhousie, Port-Colborne ou à Port-Maitland devront payer deux centins pour chaque tonne de fret ainsi embarqué ou déchargé. Arr. du C. rev., 26 oct. 1889.

PÉAGES, MONTÉE ET DESCENTE.

Sec. **14**. Les péages suivants doivent être prélevés sur les vaisseaux et propriétés qui se servent des divisions suivantes de canaux.

*Canal Welland.*

| | | Tarif. |
|---|---|---|
| 1. | Depuis Port-Maitland, Dunnville et Port-Colborne jusqu'à Port-Robinson ou Allanburg, ne se servant pas de l'écluse, montée et descente ........................ | $\frac{1}{2}$ |
| 2. | De la coupe Chippawa, ou de tout autre point du parcours à Dunnville, Port-Maitland ou Port-Colborne ........................ | $\frac{5}{8}$ |
| 3. | De Dunnville à Port-Colborne ........................ | $\frac{1}{2}$ |
| 4. | De Thorold à Sainte-Catherine ou Port-Dalhousie ........................ | $\frac{1}{2}$ |
| 5. | De Maitland, Dunnville, Colborne ou Port-Robinson, à Marshville et les points intermédiaires ........................ | $\frac{3}{8}$ |
| 6. | De Marshville ou des points intermédiaires à Port-Maitland, Dunnville, Port-Colborne et Port-Robinson ........................ | $\frac{3}{8}$ |
| 7. | De Port-Robinson à Allanburg ou Thorold ........................ | $\frac{3}{8}$ |
| 8. | De Port-Robinson à Sainte-Catherine ou Port-Dalhousie ........................ | $\frac{1}{2}$ |
| 9. | De Sainte-Catherine à Port-Dalhousie ........................ | $\frac{1}{8}$ |
| 10. | De Dunnville à Maitland ........................ | $\frac{1}{4}$ |
| 11. | De Port-Robinson par l'écluse et la coupe Chippawa ........................ | $\frac{1}{4}$ |
| 12. | De Port-Colborne à Port-Maitland ........................ | $\frac{1}{2}$ |
| 13. | De la coupe Chippawa par l'écluse à Port-Robinson ........................ | $\frac{1}{4}$ |
| 14. | De Colborne, Dunnville, Maitland et Marshville à Thorold ........................ | $\frac{5}{8}$ |
| 15. | De Colborne, Dunnville, Maitland et Marshville à Sainte-Catherine ........................ | $\frac{7}{8}$ |
| 16. | A travers la coupe Chippawa seulement ........................ | $\frac{1}{8}$ |
| 17. | A travers l'écluse de Port-Robinson seulement ........................ | $\frac{1}{8}$ |

*Canaux du Saint-Laurent.*

Sec. **15**. La navigation est divisée en quatre sections, savoir : Cardinal, Cornwall, Beauharnois et Lachine. La perception des péages sur tous les bâtiments et propriétés se fait en proportion du nombre de sections traversées.

*Canal Chambly.*

| | Tarif. |
|---|---|
| Sec. **16**. Les navires et propriétés allant de Sorel à Chambly doivent payer ............ | $\frac{1}{3}$ |
| Les navires et propriétés allant de Chambly à Saint-Jean doivent payer ............ | $\frac{2}{3}$ |

*Canaux de l'Ottawa.*

Sec. **17**. La navigation est divisée en trois sections, savoir, Grenville, Carillon et Sainte-Anne. La perception des péages sur les bâtiments et propriétés se fait en proportion du nombre de sections traversées.

*Canal Rideau.*

Sec. **18**. La navigation sur ce canal est divisée en trois sections, savoir, Ottawa, Smith's-Falls et Kingston-Mills. Les vaisseaux et le fret qui traversent une de ces sections payent un tiers ; deux sections deux tiers. Arr. du conseil, 18 avril 1873. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sections 77, 78, 79, 80 et 81.

Le canal Tay fera partie du canal Rideau, et les taux de péage suivants seront prélevés sur la dite branche Tay du canal Rideau, savoir :—

De Perth à Smith-Falls, une section ou un tiers du tarif du canal Rideau, montée et descente.

De Perth à Kingston, deux sections, deux tiers du tarif du canal Rideau, montée et descente.

De Perth à la rivière Ottawa, trois sections, tarif entier du canal Rideau, montée et descente. Arr. du C., 27 septembre 1890.

*Observations générales.*

Sec. **19**. (*a.*) Toute partie d'une tonne de fret devra être payée le prix d'une tonne, et les parties de sections seront considérées comme section entière sur tous les canaux plus haut mentionnés.

(*b.*) Le passage de bois en grume ou autre bois dans aucun des canaux ou sections plus haut mentionnées devra toujours être contrôlé par les règlements y relatifs. Arr. du C., 18 avril 1873. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sec. 82.

Sec. 20. Echelle de calcul pour estimer le poids des colis qui passent par les canaux.

| — | Tonnes. |
|---|---|
| 2,000 liv. avoir du poids | 1 |
| Par mesure de planche, mille pieds | ........ |
| Par mille, par mille pièces | ........ |
| Fruits verts, 9 barils valent | 1 |
| Cendre, 3 barils valent | 1 |
| Ecorce, 4 cordes valent | 1 |
| Bœuf, 7 barils valent | 1 |
| Biscuits secs, 9 barils valent | 1 |
| Brique commune, 1,000 valent | 2 |
| Beurre, 22 seaux ou 7 barils valent | 1 |
| Bestiaux, 3 valent | 1 |
| Ciment et chaux hydraulique, 7 barils valent | 1 |
| Brique réfractaire, 1,000 valent | 3 |
| Poisson, 7 barils valent | 1 |
| Farine, 9 barils valent | 1 |
| Gypse et manganèse, 6 barils valent | 1 |
| Chevaux, 2 valent | 1 |
| Graisse et suif, 9 barils ou 22 seaux valent | 1 |
| Boissons et liqueurs spirit., 215 gall. valent | 1 |
| Boissons, autres, spiritueuses, 215 gall. valent | 1 |
| Noix, 9 barils valent | 1 |
| Huîtres, 6 barils valent | 1 |
| Lard, 7 barils valent | 1 |
| Sel, 7 barils valent | 1 |
| Grains, 9 barils valent | 1 |
| Moutons, 20 valent | 1 |

| — | Tonnes. |
|---|---|
| Pierre, 12 pieds cubes valent | 1 |
| Pierre, 1 corde vaut | 7½ |
| Whisky, 9 barils ou 215 gallons valent | 1 |
| Barils vides, 10 valent | 1 |
| Cercles de barils, 10 mille | 1 |
| Planche et autre bois scié, 600 pieds mesure de planche valent | 1 |
| Courbes de navires, 4 valent | 1 |
| Bois de chauffage, 1 corde vaut | 3 |
| Echalas, 60 ou 40 pieds cubes valent | 1 |
| Bardeaux, 12 mille ou caisses valent | 1 |
| Pieux et piquets de clôtures, 1 mille | 1 |
| Douves et fonds de pipes, 1 mille | 8 |
| " " des I.O., un m. vaut | 4 |
| " fonds de barils, un mille vaut | 2½ |
| " " saloirs " | 0½ |
| Billots, long. type, un billot valant | 0⅞ |
| Bois carré, 50 pieds cubes valent | 1 |
| Poteaux de télégraphe, 10 ou 40 pieds cubes valent | 1 |
| Mâts et espars, 40 pieds cubes valent | 1 |
| Traverses de ch. de fer, 16 ou 50 pds c. val. | 1 |
| Tout autre bois ouvré ou en partie ouvré, 40 pieds cubes valent | 1 |
| Traverses, 40 pieds cubes ou 5 pièces valent | 1 |
| Pièces d'estacade, 50 pieds linéaires valent. | 1 |

Note.—Par l'Acte des poids et mesures, chapitre 104 des Statuts revisés du Canada, section 14, tous les articles ci-dessous mentionnés devront être cotés d'après le poids quintal de 100 livres du pays.

Les poids qui équivalent à un boisseau sont comme suit :—Blé, 60 livres ; blé d'Inde, 56 livres ; seigle, 56 livres ; pois, 60 livres ; orge, 48 livres ; avoine, 34 livres ; fèves, 60 livres ; graine de trèfle, 60 livres ; d'herbe, 48 livres ; sarrasin, 48 livres ; graine de lin, 50 livres ; graine de gazon, 14 livres ; de chanvre, 44 livres ; malt, 36 livres ; fèves blanches, 40 livres ; pommes de terre, navets, carottes, panais, betteraves et oignons, 60 livres ; houille bitumineuse, 70 livres.

### Tarifs aux hangars du bassin du canal Lachine.

Sec. 21. On prélèvera les tarifs suivants sur les effets déposés dans les hangars du bassin du canal Lachine :—

| | Centins. |
|---|---|
| Blé et autres grains, par semaine, par boisseau | 1 |
| Maïs do par baril | 4 |
| Lard, bœuf, beurre et saindoux, par semaine, par baril | 5 |
| Sucre, brut, par semaine, par futaille, 10 centins, par baril | 5 |
| Liqueurs do par pipe, 15 centins, par petite futaille | 12 |
| Liqueurs do par futaille, 10 do par quart de fut | 7 |
| Fer en barre do par tonne | 24 |
| Fer en gueuse do do | 12 |
| Sel, excepté aux hangars St-Gabriel, par semaine, par 100 minots | 36 |
| Sel, aux hangars St-Gabriel, Montréal, après 48 heures, par semaine, par sac | ½ |
| Colis, caisses, boîtes, par semaine, par tonne de poids et de mesure | 24 |
| Houille, par chaudron | 12 |

Sec. 22. (*a.*) On ne prélèvera aucun droit sur les effets déposés dans les hangars du bassin du canal Lachine pour les premières quarante-huit heures d'occupation, après laquelle période, excepté pour la farine, on devra imposer, prélever et percevoir les taux courants établis pour l'usage des hangars.

(*b.*) Les articles non énumérés seront cotés aux prix ci-haut mentionnés d'une manière aussi approximative que possible.

(*c.*) Tout article placé dans les hangars et y demeurant après les premières quarante-huit heures sera passible du taux d'une semaine, même au cas ou il n'occuperait les hangars que pour une partie de ce temps, et ainsi de suite pour chaque semaine subséquente.

*d.*) La main-d'œuvre utilisée pour le débarquement d'articles dans les hangars et la livraison de ces articles sera fournie aux frais des propriétaires des dits articles ou par eux ou leurs agents.

(*e.*) Tout article placé dans ces hangars y demeurera sujet au risque du propriétaire pour tout dommage causé par le feu ou autrement.

(*f.*) Tous les taux provenant de l'emmagasinage devront être payés avant que l on enlève les effets. Arr. du con., 21 août 1846, Arr. du C. rev., 28 octobre 1889, sec. 90 et 91.

*Farine.*

Sec. 23. (*a.*) On permettra que la farine reste dans les hangars pendant deux jours entiers gratis.

(*b.*) Si elle reste emmagasinée plus de deux jours ou de 48 heures, la dite farine sera passible du tarif de un centin par jour pour chaque baril pendant les quatre premiers jours qui suivront les quarante-huit heures d'exemption.

(*c.*) Si la farine est gardée dans les hangars plus de quatre jours à raison de un centin par jour par baril, elle sera passible d'un tarif de deux centins par baril pour chaque journée qui suivra l'expiration des dits quatre jours.

(*d.*) Toute partie d'une journée sera considérée comme journée entière. Arr. du C., 31 mai 1856. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sec. 92.

QUAIAGE SUR LA HOUILLE POUR USAGE LOCAL À MONTRÉAL.

Sec. 24. On prélèvera un taux de cinq centins par tonne sur le charbon débarqué sur le terrain du canal entre le port de Montréal et la Côte Saint-Paul, et venant de navires autres que les vaisseaux océaniques et qui entrent dans le canal Lachine par le port de Montréal.

La poussière de houille payera 3 centins la tonne. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sec. 93. Arr. du C., 18 mai 1892.

QUAIAGE POUR LE BOIS DE CHAUFFAGE DÉPOSÉ SUR LES QUAIS ET BERGES DU CANAL LACHINE.

Sec. 25. Les taux de péage suivants seront prélevés comme mentionné ci-dessous, à savoir :—

(*a.*) Le bois de chauffage déposé sur les quais ou berges du canal Lachine, ou sur les bateaux, barges ou autres embarcations occupant l'un des bassins situés entre le pont de la rue Wellington et l'écluse nº 3, quatre centins par corde, et pour chacun des jours pendant lesquels le bois devra rester dans le canal ou le bassin ou sur les quais ou berges après les cinq premiers jours, un taux additionnel de quatre centins par corde. Arr. du C., 7 août 1860. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sec. 94.

(*b.*) La section précédente ne s'appliquera pas seulement à la perception des taux pour le bois de chauffage des quais de Lachine, du canal et du bassin de Lachine, mais s'étendra et sera rendue applicable aux levées et terrains de la Côte Saint-Paul et à Lachine. Arr. du C., 27 janvier 1862. Arr. du C. rev., 1889, sec. 94.

BASSINS DU CANAL DANS LE PORT DE MONTRÉAL.

Sec. 26. Vu qu'en vertu des règlements actuels pour la perception des droits de péage sur les canaux, les navires allant dans la direction de l'est et qui ont acquitté les droits de plein parcours par le canal Welland, ils devront payer les droits sur une section du canal seulement en rentrant de nouveau dans le canal Lachine.

Et attendu que les navires chargés de grain en destination du havre de Montréal allègent fréquemment une partie seulement de leur cargaison sur des navires océaniques dans le port, et repassent de nouveau dans le canal Lachine dans le but de déposer la balance de leur cargaison soit dans des élévateurs ou des meuneries érigés le long des bassins du canal ;

Il a été décidé que les bassins du canal Lachine, en dedans des limites de la cité de Montréal, seront considérés comme une partie intégrante du port de Montréal seulement quant à ce qui concerne la perception des péages pour la classe des vaisseaux que nous venons de mentionner et qui remontent de nouveau cette partie du canal en vue d'alléger la balance de leur cargaison, mais que ce règlement ne s'appliquera pas aux navires qui reviendront au port pour prendre charge, parce que, dans tel cas, la charge ordinaire de péages sera exigée contre ces vaisseaux au moment de leur sortie du canal pour une deuxième fois dans la direction du port. Arr. du C., 8 août 1878. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sec. 95.

PHOSPHATES.

Sec. 27. Attendu que des navires chargés de grain en destination du port de Montréal portent fréquemment des charges de pont de phosphates, et qu'étant obligés de se rendre immédiatement au port pour la livraison du grain, ils ont à payer des droits jusqu'à ce point, mais ensuite remontent le canal Lachine ponr déposer les phosphates, et que comme conséquence, en vertu des règlements actuels, ils ont à payer des péages nouveaux pour cette deuxième entrée dans le canal ;

Il a été décidé que les bassins du canal Lachine dans les limites de la cité de Montréal seront considérés comme formant partie du port de Montréal en vue de la livraison des phosphates transportés par ces navires à part leur cargaison de grain, tel que mentionné dans cette section ; il est toutefois prévu que dans le cas de leur retour au port pour prendre charge, les taux de péages ordinaires seront exigés de la part de tels vaisseaux au moment de leur sortie du canal. Arr. du C., 12 juillet 1881. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sec. 96.

QUAIAGE EXIGÉ DE LA PART DE TOUS LES NAVIRES OCÉANIQUES PASSANT PAR LES BASSINS DU CANAL DE LACHINE.

Sec. 28. Les commissaires du havre de Montréal conserveront le privilège de prélever les droits de passage sur l'ancien bassin du canal Lachine, mais l'Etat aura le plein contrôle des nouveaux travaux et du nouveau bassin de ce canal, ainsi que des revenus qui proviendront de leur usage.

Tous les colis livrés ou embarqués par les navires océaniques dans les bassins du canal Lachine (à l'exception de l'ancien bassin inférieur), auront à payer les droits suivants.

| | Par tonne. |
|---|---|
| Tous les articles et colis non autrement spécifiés | 25 c. |
| Foin, paille, fer en gueuse et perlasse | 20 c. |
| Pommes, paniers et leurs contenus, farine et farine de maïs, poisson, conserves, poix, pommes de terre, goudron, chevaux, bestiaux, moutons, pourceaux | 15 c. |
| Ballast, argile, brique réfractaire, gypse, chaux, marbre, phosphates, sable, sel | 10 c. |
| Tarif spécial—briques, 10 c. par mille ; bois de chauffage, 5 c. par corde ; bois marchand, 10 c. par mille pieds mesure de planche. | |
| Lingots | Franc de port |
| Poussière de charbon | 3 c. |

Le droit d'entrée ne sera pas moindre que cinq centins dans chaque cas.

Toutes les marchandises déposées sur les jetées du canal pour transbordement, ou transbordées dans le canal, ne paieront qu'un seul quaiage.

Quant au bois marchand qui aura payé les péages sur le canal Lachine et qui sera remis à bord de vaisseaux océaniques, la charge sera égale au tarif d'une section de canal, savoir : 3¾ centins par mille pieds mesure de planche. Arr. du C., 26 janvier 1888. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sections 98, 99, 100 et 101. Arr. du C., 18 mai 1892.

Sec. 29.—*Echelle de mesurage pour l'estimation des poids.*

| | | |
|---|---|---|
| Cendre, perlasse | 3 | barils à la tonne. |
| Pommes, fleur, maïs, pommes de terre | 9 | " " |
| Poissons, viandes, poix, goudron | 7 | " " |
| Chevaux | 2 | à la tonne. |
| Bestiaux | 3 | " |
| Moutons | 15 | " |
| Pourceaux | 10 | " |

Arr. du C., 1er avril 1881. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, section 102.

DROITS DE PÉAGE SUR LE BOIS FLOTTÉ, ETC., QUI ENTRE AU BASSIN À LACHINE.

Sec. 30. Le tableau suivant indique les taux à percevoir sur le bois flotté, le bois marchand et le bois de chauffage qui entrent au bassin à Lachine et dans le canal Lachine :—

| Espèces de bois. | Pour le débarquement du b. marc., etc., y comp. le droit de bassin et du quai pendant l'espace d'un mois. | Pour chaque mois successif de la saison de navigation. | Pour hivernage dans le bassin ou au quai. |
|---|---|---|---|
| | Cents. | Cents. | Cents. |
| Bois, rond ou carré, de toutes espèces, de plus de 12 x 12, par mille pieds cubes | 25 | 20 | 35 |
| Bois, rond ou équarri, de toutes espèces, de moins de 12 x 12, par mille pieds cubes | 20 | 15 | 30 |
| Madriers et planches, y inclus tous les bois sciés, en radeau, par mille pieds, mesure de planche | 3 | 2 | 3 |
| Billots de douze pieds de long, si plus long, d'après la longueur du billot. | 1 | ½ | 2 |
| Flottes, par cent | 10 | 5 | 10 |
| Traverses, par cent | 10 | 5 | 10 |
| Poteaux et perches de clôtures, par mille | 10 | 5 | 10 |
| Douves, à barils, par mille | 8 | 4 | 8 |
| Douves, à pipes, par mille | 8 | 4 | 8 |
| Douves des Indes Occidentales, par mille | 8 | 4 | 8 |
| Bois de chauffage sur les berges du canal entre les écluses nos 3 et 5, et aussi sur les quais du bassin du canal à Lachine | 3 | ......... | |

*Remarques.*

Sec. 31. (*a.*) On ne tiendra pas compte des fractions de saison de l'hivernage.

(*b.*) Le bois de chauffage sera cordé le long de la berge en laissant le bateau de la manière et aux endroits déterminés par l'ingénieur surintendant.

(*c.*) Les taux de péage relatifs au bois marchand deviendront en vigueur aussitôt que l'on aura terminé les escatades dans le canal Lachine. Arr. du C., 8 juin 1860. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, secs. 103 et 104.

TARIFS POUR LES NAVIRES EN QUARTIERS D'HIVER DANS LE CANAL LACHINE.

Sec. 32. Les navires ayant à passer l'hiver dans le canal Lachine auront à acquitter les droits suivants, savoir : Pour chaque bateau, barge, chalan, ou autre embarcation jaugeant dix tonneaux ou moins, 70 centins par embarcation, pour l'hiver entier, et pour chaque dix tonneaux en sus des premiers dix tonneaux, huit centins additionnels. Arr. du C., 22 août 1879. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sec. 97.

TARIF D'HIVERNAGE DANS LE CANAL RIDEAU.

Sec. 33. Le tarif pour l'hivernage des vaisseaux dans le bassin du canal à Ottawa ou autres points situés le long de la ligne du canal Rideau sera comme suit :

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Dans le bassin du canal, Ottawa, | | vapeurs, | par saison | $ 8 00 |
| " | " | barges | " | 4 00 |
| En dedans des écluses | " | vapeurs | " | 50 00 |
| " à d'autres endroits | " | | " | 15 00 |

Si le ministre des chemins de fer et canaux le juge à propos, il a le pouvoir de garantir la propriété du gouvernement contre les dommages qui pourraient être causés par des incendies par le moyen de cautionnements à consentir par les propriétaires de vaisseaux en hivernage. Arr. du C., 19 mars 1887. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sec. 105.

TARIF D'HIVERNAGE DES VAISSEAUX DANS LES CANAUX ET LES ÉCLUSES DE LA RIVIÈRE OTTAWA.

Sec. 34. Les péages à solder pour les vaisseaux qui hivernent sur les canaux et les écluses de la rivière Ottawa, sont réglés comme suit :

| | |
|---|---|
| Dans le canal de Carillon, vapeurs, par saison | $ 8 00 |
| " " barges, " | 4 00 |
| Canal de Grenville, vapeurs, par saison | 8 00 |
| " barges " | 4 00 |
| En dedans des écluses des canaux de Sainte-Anne, Carillon et Grenville, vapeurs, par saison | 25 00 |
| En dedans des écluses du canal de la Culbute, par saison | 15 00 |

L'on prendra telles sécurités contre le feu au moyen de cautionnements que le ministre des chemins de fer et canaux jugera à propos. Arr. du C., 14 octobre 1892.

Sec. 35. On ne prélèvera aucun droit sur les vaisseaux qui prennent leurs quartiers d'hiver en dehors des écluses d'aucun des canaux du gouvernement. Arr. du C., 12 décembre 1889.

TARIF POUR LA RÉPARATION DES VAISSEAUX SUR LES BERGES DES CANAUX.

Sec. 36 (*a.*) Les personnes se servant des berges du canal Lachine comme emplacement pour faire des réparations à leurs vaisseaux seront sujettes à une charge de quatre dollars, payable d'avance, pour chaque vaisseau ; la période que comprend chaque paiement est de six mois, et la permission pour entreprendre les opérations devra être obtenue de l'officier contrôleur, en conformité des règlements des canaux en vigueur.

(*b.*) A défaut d'enlever les vaisseaux occupant ainsi les berges à l'expiration de la période mentionnée, si l'on n'a pas obtenu de nouvelle permission, tels vaisseaux seront vendus en vertu de la 16e section des règlements des canaux. Arr. du C., 5 mars 1880. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sec. 106.

Sec. 37. Règlements concernant la réparation des vaisseaux sur les berges des canaux Lachine, Beauharnois et Chambly :—

(*a.*) On n'exécutera de réparations qu'aux endroits indiqués et approuvés par l'ingénieur surintendant.

(*b.*) A part et en sus des autres charges on imposera, sur chaque vaisseau halé ou placé sur la berge pour réparations, un tarif de un dollar, comportant le privilège de demeurer un mois à tel endroit, et un tarif additionnel d'un dollar sera prélevé pour chaque mois ou partie de mois additionnel pendant lequel le vaisseau y demeurera.

(*c.*) Toutefois, au cas où un vaisseau amené sur la berge pour réparations y demeure durant tou l'hiver, on ne chargera que quatre dollars (en sus des tarifs d'hivernage ordinaires), la période ains. comprise étant du 1er novembre au 1er juin inclusivement.

(*d.*) Tout vaisseau demeurant sur la berge du canal, après y avoir passé l'hiver, sera taxé d'un dollar par mois ou fraction de mois pendant lesquels il prolongera son séjour.

(*e.*) Chaque vaisseau qui resterait plus d'une année amarré à la berge du canal payera un tarif de deux piastres par mois ou fraction de mois, calculé sur la période d'une année entière.

(*f.*) Tous les taux de péage seront payables au bureau du percepteur, d'avance, le premier jour de chaque mois.

(*g.*) Ces règlements doivent être compris comme s'appliquant à tous les cas où l'on se servira de la berge des canaux pour réparations de vaisseaux, que ces vaisseaux soient halés ou non. Arr. du C., 6 août 1881. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sec. 107.

TARIFS DES CALES SÈCHES.

*Canal de la Vallée de la Trent.*

Sec. **38**. Les tarifs qui suivent seront imposés pour l'usage de la cale sèche de Bobcaygeon, et de toute partie des écluses du canal de la Vallée de la Trent, pendant l'hiver ou autre période plus courte.

| Pour les vaisseaux. | Hivernage. | Par jour. | Par semaine. |
|---|---|---|---|
| De plus de 15 tonneaux............ | $30.00 | $4.00 | $12.00 |
| De 15 tonneaux ou moins........... | 20.00 | 3.00 | 10.00 |

(Arr. du C., 31 octobre 1890.)

*Canal Rideau.*

Sec. **39**. Les règlements suivants régissant les péages sont maintenant établis et seront maintenus pour le service de la cale sèche du canal Rideau à Ottawa :—

| | | |
|---|---|---|
| (1) | Vapeurs entrant dans la cale sèche.............................. | $8.00 |
| | Pour toute journée ou partie de journée suivant celle de l'entrée... | 2.50 |
| (2) | Barges, entrée dans la cale sèche.................................. | 5.00 |
| | Pour toute journée ou partie de journée suivant celle de l'entrée... | 2.50 |
| (3) | Yatchs à vapeur ou chaloupes...................................... | 5.00 |
| | Pour toute journée ou partie de journée suivant celle de l'entrée... | 2.50 |
| (4) | Navires hivernant dans la cale sèche, depuis la fin de la navigation jusqu'au printemps suivant.............................. | 50.00 |
| | Pour toute journée ou partie de journée pendant lesquelles tel bateau demeure dans la cale sèche après l'ouverture de la navigation.................................................. | 8.00 |

(5) Aucun navire, de quelque classe que ce soit, ne pourra demeurer dans le bassin de radoub après une période de 6 jours, du moment qu'avis par écrit aura été donné par le maître du port au propriétaire de ce navire, à l'effet que l'on a besoin du bassin de radoub pour un autre navire, à moins qu'une convention soit intervenue entre les parties intéressées.

(6) Les honoraires d'entrée soldent tous les droits d'entrée et de décharge des vaisseaux.

(7) A moins de raisons spéciales, il n'est pas permis, pendant la durée de la navigation, d'assécher les écluses à Ottawa ou Hartwell dans le but de réparer les vaisseaux.

Les propriétaires de vaisseaux, de quelque classe que ce soit, seront tenus de prêter l'aide nécessaire pour l'ouverture et la fermeture des portes sous le contrôle de l'ingénieur surintendant.

Les propriétaires de vaisseaux seront dans tous les cas tenus de fournir tous les blocs, etc., pour tenir leurs vaisseaux sur lit durant les réparations nécessaires, et ils devront enlever tous débris à la satisfaction complète du maître-éclusier avant de sortir du bassin. (Arr. du C., 28 décembre 1893.)

Sec. **40**. Il ne sera pas permis de se servir de chevaux pour le halage entre l'entrée inférieure du canal de Cornwall et l'écluse n° 20 durant les travaux d'élargissement de cette partie du canal.

(Arr. du C., 20 août 1890.)

Sec. **41**. Attendu que la défense de se servir de chevaux pour les fins de halage entre l'entrée inférieure du canal de Cornwall et l'écluse n° 20, dans le cours des travaux pour l'élargissement du canal, a nécessité l'emploi de remorqueurs, et comme conséquence causé des dépenses additionnelles aux intéressés, il a été résolu que l'on donnerait passage libre à tous les remorqueurs employés exclusivement au remorquage sur cette section entre l'entrée inférieure du canal et l'écluse n° 20, jusqu'à ce que les travaux mentionnés soient terminés. (Arr. du C., 27 septembre 1890.)

TAUX SPÉCIAUX POUR LA SAISON 1894.

Sec. **42**. Pour la saison de 1894 les taux de péage suivants ont été déterminés pour le trafic des comestibles suivants : Blé, maïs, pois, seigle, avoine, graine de lin et sarrasin, pour la descente du canal Welland, 10 centins par tonne ; et pour la descente à travers les canaux du Saint-Laurent seulement 10 centins par tonne ; ces péages de 10 centins par tonne pour le passage dans le canal Welland donnent droit à ce que ces produits aient passage libre à travers les canaux du Saint-Laurent. (Arr. du C., 23 avril 1896.)

Sec. **43**. Qu'à l'exception du cas de vapeurs spécialement engagés pour le transport d'excursionnistes descendant et remontant le même jour pendant la saison de navigation de 1894, on n'exigera que la moitié des péages ordinaires pour le passage dans les canaux du gouvernement. (Arr. du C., 23 avril 1896.)

# PARTIE VI

# STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER

# STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER

DU

## CANADA

## Pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

Compilée par Thomas Ridout, I. C., de rapports assermentés fournis par les différentes compagnies de chemins de fer.

COLLINGWOOD SCHREIBER,
*Député du ministre et ingénieur en chef des chemins de fer et canaux.*

---

TABLEAU indiquant le développement des chemins de fer du Canada, d'année en année, depuis l'ouverture de la première ligne en 1836.

| Année. | Milles en exploitation. | Année. | Milles en exploitation. |
|---|---|---|---|
| 1835 | 0 | 1867 | 2,278 |
| 1836 | 16 | 1868 | 2,278 |
| 1837 | 16 | 1869 | 2,524 |
| 1838 | 16 | 1870 | 2,617 |
| 1839 | 16 | 1871 | 2,695 |
| 1840 | 16 | 1872 | 2,899 |
| 1841 | 16 | 1873 | 3,613 |
| 1842 | 16 | 1874 | 3,832 |
| 1843 | 16 | 1875 | 4,331 |
| 1844 | 16 | 1876 | 4,804 |
| 1845 | 16 | 1877 | 5,218 |
| 1846 | 16 | 1878 | 5,782 |
| 1847 | 54 | 1879 | 6,126 |
| 1848 | 54 | 1880 | 6,858 |
| 1849 | 54 | 1881 | 7,194 |
| 1850 | 66 | 1882 | 7,331 |
| 1851 | 159 | 1883 | 8,697 |
| 1852 | 205 | 1884 | 9,577 |
| 1853 | 506 | 1885 | 10,273 |
| 1854 | 764 | 1886 | 10,773 |
| 1855 | 877 | 1887 | 11,793 |
| 1856 | 1,414 | 1888 | 12,184 |
| 1857 | 1,444 | 1889 | 12,585 |
| 1858 | 1,863 | 1890 | 13,151 |
| 1859 | 1,994 | 1891 | 13,838 |
| 1860 | 2,065 | 1892 | 14,564 |
| 1861 | 2,146 | 1893 | 15,005 |
| 1862 | 2,189 | 1894 | 15,627 |
| 1863 | 2,189 | 1895 | 15,977 |
| 1864 | 2,189 | 1896 | 16,270 |
| 1865 | 2,240 | 1897 | 16,550 |
| 1866 | 2,278 | | |

Tableaux sommaires pour l'exercice terminé le 30 juin 1897 :—

| | | |
|---|---|---|
| Milles de chemins de fer terminés (voie construite) | | 16,687 |
| Longueur des voies de garage, en milles | | 2,218 |
| Milles de rails de fer, lignes-mères | | 210 |
| " d'acier " | | 16,477 |
| " " " double voie | | 550 |
| Capital versé (y compris les quatre item suivants) | $ | 921,858,232 |
| Primes payées par les gouvernements (fédéral et provinciaux) | $ | 159,241,584 |
| Prêts faits " " | $ | 21,569,149 |
| Actions souscrites par les gouvernements (provinciaux seulement) | $ | 300,000 |
| Subventions municipales payées | $ | 15,610,868 |
| Milles de chemin de fer en exploitation | | 16,550 |
| Recettes brutes | $ | 52,353,276 |
| Frais d'exploitation | $ | 35,168,665 |
| Recettes nettes | $ | 17,184,611 |
| Voyageurs transportés | | 16,171,338 |
| Tonnes de marchandises transportées | | 25,300,331 |
| Milles parcourus par les trains | | 45,780,851 |
| Voyageurs tués | | 7 |
| Nombre d'élévateurs | | 93 |
| Passages à niveau, gardés | | 167 |
| " non gardés | | 11,239 |
| Ponts au-dessus de la voie | | 421 |
| Passages à niveau d'autres chemins de fer | | 230 |
| Raccordements avec " | | 327 |
| " des embranchements | | 219 |
| Locomotives, en propriété | | 2,006 |
| " louées | | 90 |
| Wagons-lits et wagons-salons, en propriété | | 189 |
| " " loués | | 7 |
| Voitures de 1re classe, en propriété | | 1,047 |
| " " louées | | 38 |
| " 2e classe et d'immigrants, en propriété | | 684 |
| " " " louées | | 4 |
| Wagons à bagages, wagons-poste et des messageries, en propriété | | 663 |
| " " " loués | | 11 |
| Wagons à bestiaux et wagons fermés, en propriété | | *34,939 |
| " " loués | | 2,532 |
| Wagons plates-formes, en propriété | | 15,149 |
| " loués | | 203 |
| Wagons à houille et wagons à bascule, en propriété | | 4,931 |
| " " loués | | 0 |

* Comprenant 33,585 wagons à marchandises fermés, 300 wagons réfrigérants, 942 fourgons de conducteurs, 112 wagons à outillage.

CAPITAL nominal acquitté au 30 juin 1897.

| — | Milles construits. | Somme. | Par mille. | Observations. |
|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | |
| Capital-actions ordinaires | 16,687 | 260,376,516 63 | 15,603 55 | |
| do privilégiées | 16,687 | 107,234,531 06 | 6,426 23 | |
| Dette garantie par obligations | 16,687 | 348,834,085 68 | 20,904 54 | |
| Aide du gouvernement fédéral | 16,687 | 149,939,386 24 | 8,985 40 | |
| do de l'Ontario, | 6,626 | 7,119,065 63 | 1,074 41 | Egal à une moyenne de $1,868 par mille sur tout le parcours. |
| do de Québec | 3,293 | 15,409,440 01 | 4,679 45 | |
| do du Nouveau-Brunswick | 1,408 | 4,462,670 71 | 3,169 51 | |
| do de la Nouvelle-Ecosse | 929 | 1,517,108 53 | 1,633 05 | |
| do de l'Ile du Prince-Edouard | 210 | ........ | ........ | |
| do du Manitoba | 1,570 | 2,625,561 77 | 1,672 33 | |
| do de la Col.-Britannique | 879 | 37,500 00 | 42 66 | |
| do des Territoires du Nord-O. | 1,772 | ........ | ........ | |
| Aides des municipalités de l'Ontario | 6,626 | 11,890,364 37 | 1,794 50 | Egal à une moyenne de $935.51 par mille sur tout le parcours. |
| do de Québec | 3,293 | 2,569,218 62 | 780 20 | |
| do du Nouveau-Brunswick | 1,408 | 336,500 00 | 238 99 | |
| do de la Nouvelle-Ecosse | 929 | 181,685 00 | 195 57 | |
| do de l'Ile du Prince-Edouard | 210 | ........ | ........ | |
| do du Manitoba | 1,570 | 595,600 00 | 379 36 | |
| do de la Col.-Britannique | 879 | 37,500 00 | 42 66 | |
| do des Territ. du Nord-Ouest | 1,772 | ........ | ........ | |
| Capital provenant d'autres sources | 16,687 | 8,691,497 74 | 520 85 | |
| Total | 16,687 | 921,858,231 99 | 55,244 10 | |

PRÊTS du gouvernement et des municipalités, bonis, etc., promis à des chemins de fer terminés ou don la construction est commencée, jusqu'au 30 juin 1897 :—

| | | |
|---|---|---|
| Gouvernement fédéral | | $ 155,627,345 74 |
| do | de l'Ontario | 7,357,116 63 |
| do | de Québec | 16,672,870 38 |
| do | du Nouveau-Brunswick | 4,500,590 71 |
| do | de la Nouvelle-Ecosse | 2,280,116 53 |
| do | du Manitoba | 2,626,611 77 |
| do | de la Colombie-Britannique | 37,500 00 |
| Municipalités | de l'Ontario | 12,420,753 78 |
| do | de Québec | 4,359,074 00 |
| do | du Nouveau-Brunswick | 356,500 00 |
| do | de la Nouvelle-Ecosse | 261,685 00 |
| do | du Manitoba | 595,600 00 |
| do | de la Colombie-Britannique | 37,500 00 |
| do | des Territories du Nord-Ouest | ........ |
| Total | | $ 207,133,264 54 |

ACCIDENTS suivis de mort pendant l'exercice terminé le 30 juin 1897.

| —— | Voyageurs tués. | Employés tués. | Autres tués. | Total tués. |
|---|---|---|---|---|
| Tombés des wagons ou des locomotives | 3 | 24 | 12 | 39 |
| En embarquant ou débarq. des trains en mouvement | 3 | 3 | 13 | 19 |
| En préparant les trains | .......... | 3 | .......... | 3 |
| En mettant la tête ou les bras en dehors des châssis | .......... | .......... | .......... | .......... |
| En attelant les wagons | .......... | 6 | .......... | 6 |
| Collisions et déraillements | 1 | 11 | .......... | 12 |
| Frappant contre les ponts | .......... | .......... | .......... | .......... |
| En marchant ou étant sur la voie | .......... | 12 | 82 | 94 |
| Explosions | .......... | .......... | .......... | .......... |
| Autres causes | .......... | 17 | 23 | 40 |
| Total | 7 | 76 | 130 | 213 |

CONCESSIONS de terrains par les gouvernements à des chemins de fer construits ou en voie de construction, jusqu'au 30 juin 1897.

| Nom des chemins de fer. | Gouvernement. | Acres. | Acres vendues. | Montant réalisé. |
|---|---|---|---|---|
| | | | | $ c. |
| Cie de chemin de fer et de houille et d'Alberta— | | | | |
| Dunmore à Lethbridge | Fédéral | 700,800 | } 834,048 | 1,101,733 |
| Lethbridge à la frontière internationale | do | 413,568 | | |
| Calgary et Edmonton | do | 2,176,000 | 1,481,046 | * |
| Pacifique Canadien | do | 26,611,520 | 3,658,366 | 11,918,196 |
| do | do | .......... | †6,793,014 | 10,189,521 |
| do | do | Emplacements de ville, (autres que les dons de terrains) produits nets. | | 1,396,265 |
| Grand Nord-Ouest-Central | do | 320,000 | .......... | .......... |
| Manitoba et Nord-Ouest | do | 2,918,000 | } 644,927 | 735,703 |
| Saskatchewan et Ouest | do | 99,008 | | |
| Colonisation du Manitoba et du Sud-Ouest | do | 1,396,800 | 259,719 | 1,174,607 |
| Manitoba et Sud-Est | do | 627,200 | .......... | .......... |
| Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan | do | 1,625,344 | { 128,000 / 998,230 | 121,600 / * |
| Grand-Nord de Winnipeg | do | 8,480,000 | .......... | .......... |
| Cie de ch. de fer et de canal du lac Manitoba | do | 800,000 | .......... | .......... |
| Yarmouth et Annapolis | Nouvelle-Ecosse | 150,000 | .......... | .......... |
| Colombie et Kootenay | Col.-Britannique | 200,000 | Emp. de ville | 95,697 |
| Esquimalt et Nanaïmo | do | 1,900,000 | 258,820 | 810,011 |
| Nelson et Fort-Sheppard | do | 614,400 | .......... | .......... |
| Kaslo et Slocan | do | 198,240 | 161 | 2,339 |

† Vendus au gouvernement fédéral à raison de $1.50 l'acre.

* Après des efforts réitérés pour obtenir un état des montants réalisés de la vente de ces terres, les compagnies ont manqué de donner l'information—en conséquence, le rapport dans ce sens est incomplet.

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Tableau indiquant où sont sitnés les chemins de fer du Canada, au 30 juin 1897.

| Nom du chemin de fer. | Description. | Distance. Milles. | Distance. Total. |
|---|---|---|---|
| Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta. | De Lethbridge, dans le district d'Alberta, T.N.-O., à Coutts, sur la front. intern., largeur de la voie, 3'... | ........ | 64·62 |
| | La partie de Dunmore à Lethbridge, 109½ milles, a été changée à 4'-8½" et affermée au chemin de fer du Pacifique Canadien le 29 novembre 1893. | | |
| Albert-Sud.................... | Embranchement de la jonction Harvey à Alma, N.-B. | ........ | 16·00 |
| Baie-des-Chaleurs............... | De Métapedia Station sur C.C.P. à Caplin........... | ........ | 80·00 |
| Cie de chemin de fer et de navigation de la Baie-de-Quinté.... | De Deseronto, sur la baie de Quinté, lac Ontario, à la jonction Deseronto, chemin de fer du Grand-Tronc. | ........ | 4·00 |
| Berlin et Waterloo (électrique)... | De Berlin à Waterloo...... | ........ | 3·00 |
| Bouctouche et Moncton......... | De Moncton, sur l'Intercolonial, à Bouctouche, N.-B. | ........ | 32·00 |
| Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie.................. | De Brockville à Westport, Ont..... | ........ | 45·00 |
| Calgary et Edmonton .... .... | De Calgary à Edmonton.............. | 190·97 | |
| | do McLeod, district d'Alberta....... ..... | 104·10 | |
| | | | 295·07 |
| Canada-Atlantique............. | De la cité d'Ottawa à sa jonction avec le Grand-Tronc à Lacolle. Traverse le Saint-Laurent à Coteau sur un pont. Se raccorde au chemin de fer Grand-Tronc au Coteau et à Lacolle... | ........ | 138·00 |
| Comtés du Centre.... ....... .. | De Glen-Robertson, sur le Canada-Atlantique, à Hawkesbury, Ont........ | 21·00 | |
| | De South-Indian, sur le Canada-Atlant., à Rockland. | 17·00 | |
| | | | 38·00 |
| Canada-Sud ..... ..... ........ | Ligne mère—De Windsor, Ont., au pont suspendu... | 226·18 | |
| | Emb. d'Amherstburg—De Essex-Centre à Amherstburg | 16·83 | |
| | Emb. de St-Clair—De la jonct. St-Clair à Courtright. | 62·63 | |
| | Emb. de Fort-Erié—De Fort-Erié à la jonct. de Wella'd | 17·50 | |
| | Emb. Erié à Niagara—Du vieux Fort-Erié à Niagara. | 30·60 | |
| | Emb. de Oil-Springs—De Oil-Springs à Oil-City..... | 5·50 | |
| Affermé.................. | Sarnia, Chatham et Erié—Oil-City à Petrolia......... | 7·00 | |
| do .................. | Leamington et Saint-Clair—De Comber à Leamington | 15·95 | |
| | | | 382·19 |
| Canada-Est. ............... ..... | Ci-devant Nord-Ouest du Nouveau-Brunswick— | | |
| | De Gibson, en face de la cité de Frédéricton, à Chatham-Junction, sur l'Intercolonial..... .... | 107·00 | |
| | De Chatham-Junction à Chatham et Logieville *via* Nelson ............ | 20·00 | |
| | De Blackville à Indiantown............ | 9·00 | |
| | | | 136·00 |
| Canadien du Pacifique : | | | |
| En propriété............... | Ligne mère—De Callander à Vancouver......... .... | 2,560·90 | |
| (Canada-Central)... ........... | do D'Ottawa à Callander .............. | 223·60 | |
| (Qué., Mont., Ottawa et Occid.).. | do De Montréal à Ottawa.............. | 120·30 | |
| ( do Rive-Nord) | do De Québec à la jonction Saint-Martin... | 159·80 | |
| | Emb.—De la jonction des Piles aux Grandes-Piles... | 26·90 | |
| | do do de Berthier à Berthier... .... | 2·00 | |
| | do do de Joliette à Saint-Félix...... | 16·80 | |
| | do do de Ste-Thérèse à St-Jérôme... | 13·60 | |
| | do do do à St-Eustache.. | 6·00 | |
| | do do de Saint-Lin à Saint-Lin..... | 15·00 | |
| | do De Buckingham au village de Buckingham.. | 4·20 | |
| | do De Hull à Aylmer..... ........ | 7·50 | |
| Ch. de fer Brockville et Ottawa.. | do De la jonction de Carleton à Brockville.. .... | 45.00 | |
| | do De Sudbury au Saut-Sainte-Marie .......... | 182·50 | |
| | do De Sudbury aux Mines de Cuivre... ....... | 5·60 | |
| | do De Winnipeg-Junction à Emerson.......... | 64·80 | |
| | do De Winnipeg-Junction à Manitou.......... | 101·10 | |
| | do De Rosenfeldt à Gretna............ | 14·00 | |
| | do De Winnipeg à Selkirk-Ouest........... | 22·50 | |
| | do De la jonction *Air Line* à Stonewall......... | 18·20 | |
| | do De Kemnay à Estevan.............. | 156·20 | |
| | do De Glenboro' à Souris............ | 45·20 | |
| | do De Deloraine à Napinka............ | 18·10 | |

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

| Nom du chemin de fer. | Description. | | Distance. Milles. | Distance. Total. |
|---|---|---|---|---|
| Canadien du Pacifique—*Suite.* | Emb.—De la jonction Menteith à Reston | | 31·50 | |
| | do De North-Portal à Pasqua | | 160·50 | |
| | do De la jonction de New-Westminster à New-Westminster | | 8·20 | |
| Colonisat. du Lac Témiscamingue | do De Mattawa à Kippewa | | 45·80 | |
| | do De Mission-Junction à Mission | | 10·10 | |
| | do De Revelstoke au Lac-La-Flèche | | 27·80 | |
| | do De Vancouver à Coal-Harbour | | 1·20 | |
| | do De Trois-Fourches à Sandon | | 4·20 | |
| | Total des milles possédés | | 4,119·10 | |
| Lignes affermées | Atlantique et Nord-Ouest (en Canada)— | | | |
| | De l'extrémité sud du pont de Lachine à la frontière du Maine, Qué | 182·50 | | |
| | De Renfrew à Eganville, Ont | 22·50 | | |
| | | | 205·00 | |
| | Saint-Lawrence et Ottawa— | | | |
| | D'Ottawa à Prescott, Ont | 51·80 | | |
| | De Chaudière-Junct. à la rue Sussex, Ottawa | 6·60 | | |
| | | | 58·40 | |
| | Ontario et Québec— | | | |
| | De Mile End-Junction à l'extrémité sud du pont de Lachine | 9·10 | | |
| | De Montréal, rue Windsor, à Toronto | 339·00 | | |
| | De London à Windsor | 112·50 | | |
| | De Toronto-Junction à Strachan Avenue | 3·20 | | |
| | De Leaside-Junct. à Union-Station, Toronto | 5·20 | | |
| | | | 469·00 | |
| | Credit-Valley— | | | |
| | De Toronto-Junction à Saint-Thomas | 116·10 | | |
| | De Streetsville Junct. à Melville-Junction | 31·70 | | |
| | De Cataract à Elora | 27·30 | | |
| | | | 175·10 | |
| | Pacifique d'Ontario-Ouest—De London à Woodstock | | 26·60 | |
| | Toronto, Grey et Bruce— | | | |
| | De Toronto-Junction à Owen-Sound | 116·90 | | |
| | De Orangeville-Junction à Teeswater | 69·40 | | |
| | De Glenannan à Wingham | 5·00 | | |
| | | | 191·30 | |
| | Guelph-Junction— | | | |
| | De Guelph-Junct., ch. de f. Credit-Valley, à Guelph | | 15·00 | |
| | Montréal et Ouest— | | | |
| | De Saint-Jérôme à Labelle | | 70·00 | |
| | Montréal et Lac Maskinongé— | | | |
| | De Saint-Félix à Saint-Gabriel-de-Brandon | | 12·90 | |
| | Montréal et Ottawa— | | | |
| | De Vaudreuil à Alfred | 45·5 | | |
| | De Rigaud à Pointe-Fortune | 7·3 | | |
| | | | 52·8 | |
| | Chemin de fer New-Brunswick (en Canada)— | | | |
| | De Vanceboro' à McAdam-Junction | 6·30 | | |
| | De McAdam-Junction à Saint-Jean | 83·80 | | |
| | De Fairville à Carleton | 4·00 | | |
| | De Frédéricton-Junction à Frédéricton | 22·10 | | |
| | De McAdam-Junction à Saint-Stephen | 33·90 | | |
| | De Watt do Saint-André | 27·50 | | |
| | De McAdam do Woodstock | 51·80 | | |
| | Debec-Junction à la frontière du Maine | 5·00 | | |
| | Woodstock à la frontière du Maine | 59·40 | | |
| | De Newbury-Junction à Frédéricton | 58·40 | | |
| | De Aroostock-Junction à Edmunston | 57·20 | | |
| | | | 409·40 | |

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

| Nom du chemin de fer. | Description. | | Distance. Milles. | Total. |
|---|---|---|---|---|
| Canadien du Pacifique—*Suite.* | | | | |
| Lignes affermées | Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba— | | | |
| | De Manitou à Deloraine | 100·40 | | |
| | De Winnipeg à Glenboro' | 102·40 | | |
| | De Elm-Creek à Carman | 12·40 | | |
| | | | 215·20 | |
| | Colombia et Kootenay— | | | |
| | De Nelson à Robson | 27·70 | | |
| | Embouchure de la rivière Kootenay | 0·80 | | |
| | | | 28·50 | |
| | Shuswap et Okanagan— De la jonction avec le C.C.P. à Sicamous au lac Okanagan | | 51·00 | |
| | Nakusp et Slocan— De Nakusp, sur le lac Laflèche, aux trois fourches du creek Carpenter, C.-B | | 36·90 | |
| | Chemin de fer Alberta— Dunmore à Lethbridge, T.N.-O | | 109·50 | |
| | Cap de la Madeleine— De la ligne-mère du C.C.P. à la jonction avec embranchement des Piles au Cap de la Madeleine | | 2·30 | |
| | Saint-Stephen et Milltown, N.-B.— De la jonction avec le C.C.P. à Saint-Stephen à Milltown | | 4·64 | |
| | Toronto, Hamilton et Buffalo— De Hamilton Junction à Hamilton | | 2·70 | |
| | Tobique-Valley— Perth-Centre à Plaster-Rock | | 28·00 | |
| | Total des milles affermés | | ........ | 2,164·26 |
| | do possédés | | ........ | 4,119·10 |
| | do réseau du Pac. Can | | ........ | 6,283·36 |
| Chemins de fer de l'Etat | Intercolonial— | | | |
| | Halifax à Lévis | 675·00 | | |
| | Moncton à Saint-Jean | 89·00 | | |
| | Truro à Trenton | 44·00 | | |
| | New-Glasgow à Mulgrave | 82·00 | | |
| | Stellarton à Pictou | 14·00 | | |
| | Trenton à Pictou-Landing | 7·00 | | |
| | Pte-Tupper à Sydney | 91·00 | | |
| | Jonction de Sydney-Nord à Sydney-Nord | 5·00 | | |
| | Embr. de la Pte-du-Chêne à jonct. Painsec | 11·00 | | |
| | do de Dalhousie | 7·00 | | |
| | do de Saint-Charles | 25·00 | | |
| | do de la jonction Windsor à Dartmouth | 14·50 | | |
| | do d'Indiantown | 14·00 | | |
| | do de la jonction d'Oxford à Pte-Brown | 67·00 | | |
| | do de Pugwash | 5·00 | | |
| | | | 1,150·50 | |
| | Ile du Prince-Edouard— | | | |
| | Ligne-mère—Alberton à Charlottetown | 105·30 | | |
| | Royalty-Junction à Georgetown | 41·00 | | |
| | Embranch—Mount-Stewart à Souris | 38·40 | | |
| | do Alberton à Tignish | 13·30 | | |
| | do Emerald à Cap-Traverse | 12·00 | | |
| | | | 210·00 | |
| | | | | 1,360·50 |
| Caraquette | De Gloucester-Junction, sur l'Intercolonial, à 5 milles au sud de la station de Bathurst, en allant vers l'est le long de la rive sud de la baie des Chaleurs, jusqu'à Shippigan-Harbour, N.-B | | ........ | 68·00 |
| Carillon et Grenville | De Carillon à Grenville, P.Q., se reliant à chaque extrémité à la Cie de navigation de l'Ottawa (largeur de la voie, 5 pds 6 pcs) | | ........ | 13·00 |

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

| Nom du chemin de fer. | Description. | Distance. Milles. | Distance. Total. |
|---|---|---|---|
| Ontario-Central................ | De Picton, comté de Prince-Edouard, Ont., aux mines de fer de Coe-Hill, Wollaston, comté de Hastings ; se relie au Grand-Tronc à Trenton, Midland, à 2 milles à l'ouest de Stirling, et à l'Ontario et Québec, dans le township de Rawdon.................. | ........ | 104·00 |
| Chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick... ...... .... | De Norton-Station, sur le chemin de fer Intercolonial, à Chipman.............................. | 45·00 | |
| | De Hampton à Quaco (ci-devant chemin de fer Saint-Martin et Upham)............................ | 30·00 | |
| | | | 75·66 |
| Ligne de la côte, Nouv-Ecosse... | Yarmouth à Lockeport, 98 milles, duquel 28·25 milles de rails ont été posés.......................... | ........ | 28·25 |
| Cie de houille et de chemin de fer de Cumberland (ci-dev. Spring-Hill et Parrsboro')............ | De Spring-Hill-Junction, chemin de fer Intercolonial, aux mines de Spring-Hill, N.-E., et Parrsboro', sur la baie de Fundy ................................ | 32·00 | |
| | Embranchement de Spring-Hill et Oxford, des mines de Spring-Hill au village d'Oxford, sur le chemin de fer Oxford et New-Glasgow, ch. de fer Intercolonial. | 14·00 | |
| | | | 46·00 |
| Dominion-Atlantic, comprenant Windsor et Annapolis, Yarmouth et Annapolis, et Vallée de la Cornwallis, et affermage de l'embranchement de Windsor de l'Intercolonial................ | Windsor à Annapolis, N.-E.......................... | 84·00 | |
| | Annapolis à Yarmouth ................................ | 87·00 | |
| | Embranchements— | | |
| | Wilmot à Forbrook.................................. | 3·50 | |
| | De Kentville à Kingsport, sur le bassin de Minas (ci-devant ch. de fer de la Vallée de la Cornwallis. | 14·00 | |
| | Embr. de Windsor du ch. de f. I.—Windsor à la jonct. Windsor, chemin de fer Intercolonial, 14 milles d'Halifax.......................................... | 32·00 | |
| | | | 220·50 |
| Comté de Drummond.... ....... | De Sainte-Rosalie, Qué., raccordement avec le Grand-Tronc à Saint-Léonard, de là au parc de l'Orignal jusqu'à la Chaudière.................................. | 72·97 | |
| | De Saint-Léonard à Nicolet et au quai de Ball, sur le Saint-Laurent.............................. | 17·06 | |
| | Mitchell à Burrill's-Mill. .......................... | 50 | |
| | | | 90·53 |
| Elgin et Havelock ............ | D'Elgin, comté d'Albert, N.-B., à la jonction Petico-diac, ch. de fer Intercolonial ; de ce dernier endroit à Havelock, comté de King.......................... | ........ | 27·00 |
| Erié et Huron....... ............ | De Rondeau, lac Erié, Ont., à Sarnia, passant par la ville de Chatham, Ont., se relie aux chemins de fer Canada-sud et Grand-Tronc et Lac-Erié et Rivière-Détroit.............................................. | ........ | 76·75 |
| Esquimalt et Nanaïmo........... | Victoria à Wellington, île de Vancouver............. | ........ | 78·00 |
| Frédéricton et pont du chemin de Sainte-Marie.... ... ...... | Sur la rivière Saint-Jean, reliant le ch. de fer Frédéricton, à Frédéricton, avec le ch. de fer Nouveau-Brunswick et Canada-Est à Sainte-Marie ........ | ........ | 1·33 |
| Grand-Tronc (en propriété)— Ligne-mère.................. | De la Pointe-Edouard à la Pointe-Lévis et la frontière Vermont.............................................. | 719·33 | |
| | Des Chutes-Niagara à Windsor...................... | 229·32 | |
| | | | 948·65 |
| Embranchements. .......... | Raccordements à Toronto avec le G.-O. et N., et N.-O. | 4·75 | |
| | Montréal à Dorval.......... ........................ | 10·12 | |

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

| Nom du chemin de fer. | Description. | Distance. Milles. | Total. |
|---|---|---|---|
| Grand-Tronc—Embranchements—*Fin.* | Prolongement de Sarina—Pointe-Edouard à Sarina... | 3·13 | |
| | De Montreal-Landing aux quais .................. | 0·83 | |
| | D'Arthabaska à Doucet's-Landing (emb. de T.-Rivières) | 35·34 | |
| | De Kingston—Ligne principale à la cité de Kingston. | 2·25 | |
| | De Waterloo et Berlin à Galt..................... | 14·85 | |
| | De Sainte-Marie à London....................... | 22·00 | |
| | De Saint-Lambert à la ligne frontière, N.-Y., et de Saint-Isidore à la ligne provinciale.............. | 65·50 | |
| | De Blackwell au tunnel Saint-Clair ................ | 5·00 | |
| | De Port-Dover à Wiarton, Durham et Port-Rowan... | 189·75 | |
| | De Brosseau à Dundee et Valleyfield............... | 81·14 | |
| | De Jacques-Cartier à la jonction du Pacifiq. Canadien | 6·54 | |
| | De Waterloo à Elmira........................... | 10·17 | |
| | De Belleville à Midland......................... | 163·96 | |
| | De Lindsay à Scarboro'-Junction.................. | 60·35 | |
| | do Haliburton ....................... | 54·20 | |
| | De Whitby à Manilla.......................... | 33·73 | |
| | De Lakefield-Junction à Lakefield ................ | 11·66 | |
| | De la jonction de Hastings-Nord à Eldorado......... | 22·21 | |
| | De Blackwater à Coboconk....................... | 36·35 | |
| | De Port-Hope à Omemee......................... | 32·05 | |
| | De Millbrook à Peterboro'....................... | 12·35 | |
| | De Stouffville au lac Simcoe..................... | 26·46 | |
| | Peterboro' au lac Chemong ...................... | 8·22 | |
| | De Coldwater à l'extrémité de la voie............ | 1·50 | |
| | Raccordement, Merritton ........................ | 0·17 | |
| | do Stoney-Creek ................... | 2·08 | |
| | Lignes auxiliaires (div. N. et N.-O.)............... | 0·48 | |
| | De Hamilton à Toronto........................... | 36·64 | |
| | Ligne auxiliaire—Embranchement............. | 0·36 | |
| | Raccordement, Burlington, Est.................. | 0·13 | |
| | do do Ouest................. | 0·21 | |
| | De Harrisburg à Guelph........................ | 27·18 | |
| | Raccordement do (W. G. et B.).............. | 0·11 | |
| | D'Harrisburg à Brantford........................ | 7·76 | |
| | Embranchem. de la jonct. de Brantford avec le G. T.. | 0·13 | |
| | De Komoka à Sarnia ............................ | 50·85 | |
| | De Wyoming à Petrolia.......................... | 4·71 | |
| | De Fort-Erié à Glencoe ......................... | 145·55 | |
| | Raccordement, Welland-Junction, Est........... | 0·26 | |
| | do do Ouest.......... | 0·50 | |
| | do Canfield-Junction................ | 0·19 | |
| | do Simcoe (G. B. et L. E.) ............ | 0·24 | |
| | York-Est, Saint-Thomas ........................ | 0·32 | |
| | D'Allanburg à Clifton-Junction.................. | 8·33 | |
| | De Port Colborne à Port-Dalhousie ............... | 25·14 | |
| | De Glencoe à Kingscourt-Junction................ | 21·04 | |
| | DeGuelph à Southampton....................... | 101·26 | |
| | De Palmerston à Kincardine..................... | 66·67 | |
| | do raccordement.................. | 0·20 | |
| | De Hyde-Park à Wingham-Junction............. | 68·88 | |
| | Raccordement, Clinton-Junction.................. | 0.13 | |
| | Ligne auxiliaire de Brantford.................. | 34·78 | |
| | Ligne de ceinture de Toronto, Swansea à Carleton... | 4·37 | |
| | do Don à la jonction de Fairbank.. | 8·33 | |
| | De Toronto à Gravenhurst........................ | 111·60 | |
| | D'Allandale à Collingwood...................... | 31·76 | |
| | D'Hamilton à Allandale ......................... | 93·82 | |
| | do à Port-Dover....................... | 40·25 | |
| | De Collingwood à Meaford ..................... | 20·50 | |
| | De Elmvale à Hillsdale ......................... | 8·28 | |
| | De Beeton-Junction à Collingwood............... | 39·83 | |
| | De Gravenhurst à la jonct. de Nipissingue avec le C.C.P. | 111·37 | |
| | De Colwell à Penetanguishene .................... | 33·34 | |

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suits.*

| Nom du chemin de fer. | Description. | Distance. Milles. | Distance. Total. |
|---|---|---|---|
| Grand-Tronc—Embranchements—*Fin.* | De Park-Head à Owen-Sound | 12·42 | |
| | De Cobourg à Harwood | 15·00 | |
| | | | 2,049·58 |
| | Total, possédé | ....... | 2,998·23 |
| | Affermé et en partie possédé— | | |
| | Buffalo et Lac-Huron, de Fort-Erié à Goderich | 162·00 | |
| | Affermé ou loué— | | |
| | Embranchement des quais, Montréal | 1·75 | |
| | | | 163·75 |
| | Total de milles en exploitation | ........ | 3,161·98 |
| Approches du tunnel Saint-Clair | Sur la rivière Saint-Clair, entre Sarnia et Port-Huron, reliant le Grand-Tronc à d'autres chemins de fer dans l'Etat du Michigan | ........ | 2·23 |
| | (Longueur du tunnel d'une ouverture à l'autre, 6,000 pieds, de coupe cylindrique d'un diamètre intérieur de 19·10 pieds). | | |
| Grand-Oriental | Construit depuis le point de raccordement avec le ch. du Sud-Est à Yamaska jusqu'à la riv. St-François | 6·00 | |
| | Construit depuis Nicolet jusqu'au point de raccordement avec le Grand-Tronc à Saint-Grégoire | 7·00 | |
| | | | 13·00 |
| Grand-Nord | De Saint-Jérôme à Montcalm | 28·00 | |
| | De la jonction avec le chemin de fer des Basses-Laurentides vers l'ouest à Sainte-Flore | 10·00 | |
| | | | 38·00 |
| Grand-Nord-Ouest-Central | Depuis le point de raccordement avec le C.C.P. à Chater vers l'ouest jusqu'à Hamiota | ........ | 50·93 |
| Rive du Golfe | Raccordement avec le ch. de fer de Caraquette à Pokemouche jusqu'à Tracadie—14 milles en construction. | | |
| Hamilton, Grimsby et Beamsville (électrique) | De Hamilton à Grimsby | ........ | 23·00 |
| Hamilton et Dundas | .......... | ........ | 6·00 |
| Embranchement Harvey | De Albert à la digue Harvey, N.-B. | ........ | 3·00 |
| Hereford | De la frontière internationale à Dudswell, comté de Wolfe, relié au C.C.P. à Cookshire, Maine-Central à la frontière internationale, et au Quebec-Central à Dudswell | 48·50 | |
| | De Dudswell au carr. de chaux (Cie de chaux Dom.) | 4·80 | |
| | | | 53·30 |
| Electrique de Hull | De Hull à Aylmer | ........ | 6·30 |
| Irondale, Bancroft et Ottawa | Du point de raccord. avec le ch. de fer Grand-Tronc, près de la gare Kinmount, au Lac-Baptiste | ........ | 45·00 |
| Joggins, maintenant Cie de ch. de fer et de houille du Canada | Maccan-Station, Intercolonial, aux mines Joggins | ........ | 12·00 |
| Kaslo et Slocan | De Kaslo à Sandon | 28·80 | |
| | Du raccordement à Cody | 3·00 | |
| | | | 31·80 |
| Kent-Northern | De Richibouctou, N.-B., au ch. de fer Intercolonial | 27·00 | |
| Saint-Louis et Richibouctou | De Richibouctou à Saint-Louis | 7·00 | |
| | | | 34·00 |
| Kingston et Pembroke | Ligne-mère—De Kingston à Renfrew | 103·10 | |
| | Emb. de Glendower—De Bedford aux min. de Zanesville | 4·00 | |
| | Emb. de Robertsville—Aux mines de Robertsville | 1·00 | |
| | Embranc.—Aux moulins de Doran (charbonnages), aux moulins de McLaren, aux mines de Bethleham, aux moulins de Lavant, aux moulins de Clyde-Forks, aux mines de Wilson, aux moulins de Caldwell, aux mines de William, à la baie Cameron | 4·75 | |
| | (Relié au Grand-Tronc à Kingston, au C.C.P. au Lac-Sharbot et à Renfrew.) | | |
| | | | 112·85 |

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Tableau indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

| Nom du chemin de fer. | Description. | Distance. Milles. | Distance. Total. |
|---|---|---|---|
| Kingston, Napanee et de l'Ouest. | Amalgamé avec le chmin de fer de la Baie de Quinté: | | |
| | Napanee à Tamworth | 28·50 | |
| | Yarker à Harrowsmith | 7·00 | |
| | Tamworth à Tweed | 20·95 | |
| | Harrowsmith à Sydenham | 4·37 | |
| | | | 60·82 |
| Lotbinière et Mégantic | Station de Lyster, Grand-Tronc, à Sainte-Philomène | ........ | 30·34 |
| L'Assomption | Station de L'Epiphanie, C.C.P., à L'Assomption | ........ | 3·00 |
| Lac-Erié et Rivière Détroit | De Walkerville, Ont., à Ridgetown | 84·05 | |
| | Embranchem.—des moulins Foster aux moul. Decew. | 4·00 | |
| | | | 88·05 |
| Cie de Canal et de chemin de fer du Lac-Manitoba | De la jonction du Manitoba et Nord-Ouest à Gladstone et Sifton | ........ | 100 74 |
| London et Port-Stanley | London à Port-Stanley, sur le Lac-Erié | ........ | 23·75 |
| Basses-Laurentides (ci-devant St-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay) | De Saint-Tite, sur le C.C.P., à la Rivière-à-Pierre, sur le chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean | ........ | 39·50 |
| Manitoba et Nord-Occidental | Portage-la-Prairie à Yorkton | 223·05 | |
| | Embr. de la Riv.-aux-Coquilles—Binscarth et Russell. | 11·45 | |
| | Affermé—Saskatchewan et Occidental—Minnedosa à Rapid-City | 15·47 | |
| | | | 249·9 |
| Manitoba et Sud-Est | Dans une ditection sud-est de Winnipeg au côté ouest du lac des Bois ; 8 milles en voie de construction | ........ | |
| Central de la Nouv.-Ecosse (ci-devant de la Vallée de Stewiacke). | 90 milles en voie de construction | ........ | |
| Colonisation de Montfort | Du point de raccord. avec le Montréal et Occident., près de St-Sauveur à Montfort et allant à l'ouest | ........ | 21·00 |
| Vallée de la Massawippi | De Lennoxville à la frontière du Vermont, se reliant au chemin de fer *Connecticut and Passumpsic Rivers :* se relie aussi au Grand-Tronc et au C.C.P. à Lennoxville | 32·00 | |
| | Embranch.—De Stanstead-Junction à Stanstead | 2·00 | |
| | | | 36·00 |
| Montréal et Vermont-Junction | Du point de raccord, avec le chemin de fer Stanstead, Shefford et Chambly, à $2\frac{1}{2}$ milles à l'est de Saint-Jean, P.Q., au raccordement avec le Vermont et Canada, à la frontière du Vermont ; se relie aussi au chemin de jonction Lac-Champlain et Saint-Laurent à Stanbridge | ........ | 23·60 |
| Montréal, Portland et Boston, maintenant ligne de Montréal et Provinciale | Du point de raccordement avec le Grand-Tronc à Saint-Lambert à Farnham | 32·00 | |
| | Marieville à Saint-Césaire | 8·60 | |
| | | | 40·60 |
| Montréal et Atlantique (ci-devant Sud-Est) | Ligne-mère—Farnham-Ouest à Richford, sur la frontière internationale | 33·80 | |
| | Division Nord—De la Jonction Sutton à Sorel | 95·50 | |
| | Entre Newport et Richford—Partie de la ligne en Canada | 10·80 | |
| | | 140·10 | |
| | Affermée—Lac-Champlain et Jonction St-Laurent—Stanbridge à Saint-Guillaume | 61·40 | |
| | | | 201·50 |
| | (Se relie au chem. de fer Connecticut et Passumpsic, au Grand-Tronc et au Stanstead, Shefford et Chambly) | | |
| Parc et Ile de Montréal (électriq.) | Cité de Montréal et faubourgs | ........ | 40·88 |
| Ligne de Ceinture de l'île de Montréal (électrique) | ........ | ........ | 11·60 |
| Nelson et Fort-Sheppard | Du bras ouest du lac Kootenay, près de Nelson, à Fort-Sheppard, sur la frontière internationale, C.-B. | ........ | 59·40 |

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

| Nom du chemin de fer. | Description. | Distance. Milles. | Distance. Total. |
|---|---|---|---|
| Cie de fer, de houille et de ch. de fer de New-Glasgow, maintenant Cie d'acier de la Nouv.-Ecosse.. | De la Jonction Ferrona, ch. de fer Int., à Sunny-Brae. | ........ | 12·50 |
| Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard. | De Sackville-Station, ch. de fer Intercolonial, au Cap-Tourmente | ........ | 36·00 |
| Chemin de fer électrique de la riv. et du parc des Chutes-Niagara.. | De Queenston à Chippewa | ........ | 13·68 |
| Pacifique-Nord et Manitoba...... | De Winnipeg à la frontière internationale, | 65·94 | |
| | Portage-Junction à Portage-la-Prairie | 52·52 | |
| | Morris à Brandon | 145·42 | |
| | Du point de raccordement avec le C.C.P. à Winnipeg. | 1·23 | |
| | | | 265·11 |
| Nosbonsing et Nipissingue | Du lac Nosbonsing au lac Nipissingue | ........ | 5·50 |
| Central de la Nouvelle-Ecosse.... | De Middleton, sur le chemin de fer Windsor et Annapolis, à la ville de Lunenburg, sur la côte de l'Atlantique, N.-E | ........ | 74·00 |
| Nouvelle-Ecosse-Sud | De Shelburne à New-Germany, 11 milles en voie de const. | | |
| Ontario, Belmont et Nord | De la Jonction avec le ch. de fer Central d'Ontario aux mines de fer dans le township de Belmont | ........ | 9·60 |
| Montagne-d'Orford | Eastman, sur le C.C.P., à Kingsbury, Qué | ........ | 26·50 |
| Chem. de fer electrique d'Oshawa | De Port-Oshawa, lac Ontario, aux stations de ch. de fer du Grand-Tronc et à travers la ville d'Oshawa.. | ........ | 8·50 |
| Ottawa et Gatineau | De la Jonction du chem. de fer Canadien du Pacifique, à Hull, Qué., à Gracefield | ........ | 56·50 |
| Ottawa, Arnprior et Parry-Sound | D'Ottawa à la Pointe-Rose, Parry-Sound | ........ | 260·30 |
| Vallée d'Ottawa | Lachute, sur le C.C.P., à St-André. sur la riv. Ottawa. | ........ | 7·00 |
| Philipsburg | De Standbridge-Station, ch. de fer Can. du Pacifique. et Vermont-Central à Philipsburg, C. de Missisquoi. | ........ | 6·75 |
| Pontiac et Renfrew | De Wyman-Station, sur la jonction de Pontiac du Pacifique, aux mines de Bristol, comté de Pontiac, Qué. | ........ | 4·25 |
| Jonction de Pontiac du Pacifique. | De la Jonction avec le C.C.P., à Aylmer, Qué., à Waltham | ........ | 71·00 |
| Port-Arthur, Duluth et Western. | De P.-Arthur à Gunflint-Lake, sur la fr. du Minnesota. (Se raccorde avec le C.C.P. à Port-Arthur et Fort-William.) | ........ | 85·50 |
| Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan | Du chem. de fer Canad. du Pacifiq. à Régina, vers le nord-ouest, au Lac-Long et Prince-Albert | ........ | 253·96 |
| Québec et Lac-Saint-Jean... | De Québec à Roberval | 192·00 | |
| | De la jonction de Chambord à Chicoutimi | 53·85 | |
| | | | 245·85 |
| Québec-Central | Ligne-mère—De Sherbrooke à la jonction d'Harlaka, Intercolonial, 5 milles de Lévis, Qué | 137·50 | |
| | Embr. de la Chaud.—De la J. de Beauce à St-François | 15·00 | |
| | Embr d'Angus—D'Angus-Est aux moulins d'Angus.. | 1·00 | |
| | Tring Mégantic—Jonction de Tring à Mégantic | 60·00 | |
| | (Relié au Grand-Tronc, C.C.P., et au Boston et Maine, à Sherbrooke.) | | 213·50 |
| Québec, Montmorency et Charlevoix | De Hedleyville, paroisse de St-Roch, Québec, au Cap-Tourmente | ........ | 30·00 |
| Montagne-Rouge | De la Ligne frontière Internationale, C.-B., à Rossland | ........ | 9·53 |
| Stanstead, Shefford et Chambly.. | De sa jonction avec le ch. de fer Montréal et Vermont-Junction, près de St-Jean, Qué., à l'est vers Waterloo | ........ | 43·00 |
| Ligne de la Rive (ci-devant Grand-Sud). | De Saint-Jean à St-Stephen, N.-B | ........ | 82·50 |
| Sainte-Catherine et Niagara-Central | (En construction). De Sainte-Catherine, Ont., aux Chutes-Niagara | ........ | 12·35 |
| Prolongement du chemin de fer et pont de Saint-Jean | De Saint-Jean à Fairville, traverse la rivière Saint-Jean aux chutes par un pont en acier, et relie l'Intercolonial aux chemins de fer du Nouveau-Brunswick, C.C.P., y compris le système Can. du Pacifiq. | ........ | 2·00 |

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Fin.*

| Nom du chemin de fer. | Description. | Distance. Milles. | Distance. Total. |
|---|---|---|---|
| Vallée de Saint-Jean et Rivière-du-Loup | De Frédéricton, N.-B., à Woodstock, N.-B. (6 milles en voie de construction) | | |
| Salisbury et Harvey (ci-devant chemin de fer Albert) | Salisbury à Albert, N.-B. | ........ | 45·00 |
| Saint-Laurent et Adirondack | De la jonction avec le Canada-Atlantique, près de Valleyfield, à la frontière internationale | 19·80 | |
| | De Beauharnois à la jonction avec le C.C.P. à la jonction Adirondack | 13·20 | |
| | | | 33·00 |
| Rive-Sud (ci-devant Montréal et Sorel) | De la jonction avec le Grand-Tronc à Saint-Lambert à Sorel, ouest | ........ | 44·67 |
| Sydney et Louisbourg (Cie houillère du Dominion) | Du havre de Sydney au havre de Louisbourg | 39·15 | |
| | Embranchements des mines de houille | 26·75 | |
| | | | 65·90 |
| Mille-Iles | De Gananoque, sur le fleuve Saint-Laurent, à Gananoque-Station, G.-T. | ........ | 4·33 |
| Témiscouata | De la Rivière-du-Loup, Qué., sur l'Intercolonial, à Edmundston, N.-B., sur le ch. de fer Nouv.-Brunswick. | 81·00 | |
| | Embr.—Edmundston à Connors, sur la riv. St-Jean. | 32·00 | |
| | | | 113.00 |
| Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique. | Du Port-Burwell, sur le Lac-Erié, à Tilsonburg | ....... | 16·00 |
| Toronto, Hamilton et Buffalo, y compris Brantford, Waterloo et Lac-Erié | Ligne-mère—De la jonction de Waterford avec le Canada-Sud à la jonction Welland sur le Canada-Sud, passant à travers la cité de Hamilton | 79·93 | |
| | Embranchement—Chantlers à Fonthill | 4·00 | |
| | | | 83·93 |
| Comtés-Unis | De la jonction d'Iberville avec le C.C.P. à Saint-Hyacinthe, de là à la jonction de Saint-Robert avec le Montréal et Atlantique, 4½ milles de Sorel | ........ | 61·00 |
| Victoria et Sidney | Cité de Victoria à Sidney, île de Vancouver | ........ | 16·26 |
| Winnipeg et B.-d'Hudson, maintenant Winnipeg et Grand-Nord | De Winnipeg à Port-Nelson, sur la Baie-d'Hudson... | ........ | |
| | (Construction de 40 milles. Winnipeg à Saint-Laurent, sur le lac Manitoba) | ........ | 40·00 |

# ÉTAT SOMMAIRE DU CAPITAL

## POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1897

A. NOTE.—Relativement aux subventions accordées par le parlement fédéral, 60-61 Vict.

Par 60-61 Vict., chap. 4.—Une subvention de $3,200 par mille a été autorisée en faveur d'un certain nombre de milles de ce chemin spécifié dans l'acte du parlement, et à part cette somme de $3,200 par mille, une autre subvention de cinquante pour cent sur le coût moyen du nombre de milles spécifiés excédant $15,000 par mille,—la dite subvention ne devant pas dépasser en totalité la somme de $6,400 par mille.

Les montants de quelques-unes des subventions autorisées par le parlement, 60-61 Vict., indiqués dans cet état, comprennent la partie déterminée des subventions, c'est-à-dire les sommes produites par les $3,200 par mille ; mais l'autre partie, qui est aujourd'hui une somme déterminée, ne peut être indiquée ici.

Des chemins de fer portés dans cet état, voici le nombre de milles subventionnés en vertu de la dite loi :—

| | | |
|---|---|---|
| Chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick........ | 15 | milles. |
| Chemin de fer de la Côte de la Nouvelle-Ecosse....... | 61 | " |
| Cobourg, Northumberland et Pacifique.............. | 50 | " |
| Comté de Drummond............................ | $42\frac{1}{2}$ | " |
| Grand-Nord...................................... | 44 | " |
| Gulf-Shore...................................... | $5\frac{1}{2}$ | " |
| Kingston, Smith's-Falls et Ottawa.................. | 101 | " |
| Ottawa, Arnprior et Parry-Sound.................. | 56 | " |
| Ottawa et Gatineau............................ | 20 | " |
| Jonction de Philipsburg........................... | $0\frac{66}{100}$ | " |
| Pontiac et Jonction du Pacifique.................. | $7\frac{1}{2}$ | " |
| St-Lawrence et Adirondack........................ | $13\frac{1}{2}$ | " |
| St-Stephen et Milltown......................... | $2\frac{14}{100}$ | " |
| Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique.................. | $3\frac{1}{2}$ | " |
| Comtés-Unis..................................... | 1 | " |

# ÉTATS SOMMAIRES

CONCERNANT LES FRAIS DE TRACTION, PARTICULARITÉS DE CONSTRUCTION DES CHEMINS, MATÉRIEL ROULANT, VOYAGEURS ET MARCHANDISES TRANSPORTÉS, RECETTES, FRAIS D'EXPLOITATION ET ACCIDENTS.



10—2******

N° 2.—PARTICULARITÉS de construction, etc.,

| Numéro. | Nom du chemin de fer. | Longueur de la ligne. Complétée. (Lisses posées.) | En voie de construction. | Lisses de fer. | Lisses d'acier. | Longueur de voie de garage. | Poids par verge. Lisses de fer. | Lisses d'acier. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Milles. | Milles | Milles | Milles. | Milles. | Liv. | Liv. |
| 1 | Cie de ch. de fer et de houille d'Alberta.... | 64·62 | ...... | ...... | 64.62 | 4·00 | ........ | 30 à 56 |
| 2 | Albert-Sud.................................. | 16·00 | ...... | ..... | 16.00 | ·47 | ........ | 56 |
| 3 | Atlantique et Lac-Supérieur, y compris— | | | | | | | |
| | Baie-des-Chaleurs ............... 80·00 | | | | | | | |
| | Grand-Oriental.................. 13·00 | 100·00 | 102·00 | ...... | 100·00 | 3·00 | ........ | 56 |
| | Vallée de l'Ottawa .... .. ..... .. 7·00 | | | | | | | |
| 4 | Cie ch. de f. et de navig., baie de Quinté 4·00 | 64·82 | ...... | ...... | 64·82 | 7·00 | ........ | 50, 56, 60 |
| | Kingston, Napanee et Ouest......60·82 | | | | | | | |
| 5 | Berlin et Waterloo (électrique)............. | 3·00 | ...... | ...... | 3·00 | ........ | ........ | 60 et 42 |
| 6 | Brockville, Westport et Saut-Ste-Marie..... | 45·00 | ...... | ...... | 45·00 | 2·00 | ........ | 56 |
| 7 | Bouctouche et Moncton .............. ..... | 32·00 | ...... | ...... | 32·00 | 2·50 | ........ | 56 |
| 8 | Calgary et Edmonton...................... | 295·07 | ...... | ...... | 295·07 | 9·38 | ........ | 56 |
| 9 | Canada-Atlantique............... 138·00 | 176·00 | ...... | ..... | 176·00 | 48·00 | ........ | 56 et 72 |
| | Comtés du Centre .............. 38·00 | | | | | | | |
| 10 | Canada-Est................................ | 136·00 | ...... | ... .. | 136·00 | 6·50 | ........ | 56½ à 60 |
| 11 | *b*Canada-Sud............................... | 382·19 | ...... | ...... | 382·19 | 165·72 | ........ | 60, 65, 80 |
| | Ch. de fer du gouvernement canadien— | | | | | | | |
| 12 | *c*Intercolonial (non compris l'embranchement de Windsor)..................... | 1,150·50 | .... | ...... | 1150·50 | 158·75 | ........ | 56, 57½, 67 |
| 13 | Ile du Prince-Edouard ................. | 210·00 | ... .. | 72·00 | 138·00 | 15·71 | 38 et 50 | 52 |
| 14 | *d*Canadien du Pacifique (possédé). 4,119.10 | | | | | | | |
| | Lignes affermées— | | | | | | | |
| | Frédéricton.................... 22·40 | | | | | | | |
| | Nouveau-Brunswick........... 175·00 | | | | | | | |
| | Nouv.-Brunswick et Canada... 118·00 | | | | | | | |
| | Saint-Jean et Maine........... 92·00 | | | | | | | |
| | Pont de St-Jean, prol. de ch. de f. 2·00 | | | | | | | |
| | St-Stephen et Milltown........ 4·64 | | | | | | | |
| | Vallée de la Tobique........... 28·00 | | | | | | | |
| | Cap de la Madeleine .......... 2·32 | | | | | | | |
| | Montréal et Lac-Maskinongé.. 12·90 | | | | | | | |
| | Montréal et de l'Ouest......... 70·00 | | | | | | | |
| | Atlantique et Nord-Ouest ..... 205·00 | | | | | | | |
| | Montréal et Ottawa..... ..... 52·80 | 6,283·36 | 43·00 | ..... | 6,283·36 | 714·83 | 45 à 56 | 56 à 72 |
| | Ontario et Québec............. 469·00 | | | | | | | |
| | Saint-Laurent et Ottawa ...... 58·40 | | | | | | | |
| | Credit-Valley.................. 175·10 | | | | | | | |
| | Jonction de Guelph............ 15·00 | | | | | | | |
| | Toronto, Hamilton et Buffalo.. 2·70 | | | | | | | |
| | Toronto, Grey et Bruce........ 191·30 | | | | | | | |
| | Pacifique d'Ontario-Ouest ..... 26·60 | | | | | | | |
| | Colonisation Manitoba Sud-Ouest ...................... 215·20 | | | | | | | |
| | Cie ch. de fer et de h. d'Alberta 109·50 | | | | | | | |
| | Columbia et Kootenay......... 28·50 | | | | | | | |
| | Nakusp et Slocan.............. 36·90 | | | | | | | |
| | Shuswap et Okanagan......... 51·00 | | | | | | | |
| 15 | Caraquet.................................. | 68·00 | .... | ... | 68·00 | 3·25 | ........ | 50 |
| 16 | Carillon et Grenville ...................... | 13·00 | .... | 13·00 | ........ | ·25 | 65 | ........ |
| 17 | Ligne de la Côte de la Nouvelle-Ecosse..... | 28·25 | 2·75 | ... .. | 28·25 | 1·75 | ........ | 56 |
| 18 | Cobourg, Northumberland et Pacifique..... | ........ | 49·00 | .... | ........ | ........ | ........ | ........ |
| 19 | Ontario-Central...................104·00 | 113·60 | .... | ..... | 113·60 | 11·00 | ........ | 42 et 56 |
| | Ontario, Belmont et Nord........ 9·60 | | | | | | | |
| 20 | Central du Nouveau-Brunswick............ | 75·66 | . ... | ...... | 75·66 | 2·50 | ........ | 52 et 56 |
| 21 | Cie de ch. de fer et de houille de Cumberland (y c. l'embr. Springhill, d'Oxford, 14 milles) | 46·00 | .... . | ...... | 46·00 | 10·00 | ........ | 56 et 67 |

*b* 95·21 milles de voie double. *c* 1·50 mille de voie double.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

| Nomb. de traverses par mille. | Attaches des lisses. | Nombre d'élévateurs. | Nombre de passages à niveau. Gardés. | Nombre de passages à niveau. Non gardés. | Nombre de ponts au-dessus de la voie. | Hauteur des ponts au-dessus de la voie. | Croisements avec d'autres chemins de fer. | Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer. | Nombre de jonctions avec des embranchements. | Rayon maximum des courbes. | Maximum de la rampe au mille. | Largeur de la voie. | Numéro. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Pieds. | | | | Pds. | | Pds | |
| 2640 | Eclisses | .. | .... | 2 | .... | ........ | ... | 2 | .... | 573 | 53 | 3 | 1 |
| 2640 | do | .. | .... | 11 | .... | ........ | .... | 2 | .... | 955 | 120 | 4·8½ | 2 |
| 2640 | Eclisses | .. | .... | 34 | 3 | 22 | ... | 4 | .... | 717 | 67 | 4·8½ | 3 |
| 3000 | Eclisses et cornières | .. | .... | 50 | .. | ........ | 1 | 4 | .... | 955 | 90 | 4·8½ | 4 |
| 2348 | Cornières et éclisses | .. | .... | 15 | .... | ....... | 2 | ... | 1 | 35 | 264 | 4·8½ | 5 |
| 2640 | Joint Fisher pour pont | .. | .. | 35 | .... | ........ | .... | 2 | .. | 717 | 58 | 4·8½ | 6 |
| 2640 | Eclisses | .. | .... | 12 | .... | ........ | 1 | .... | ... | 816 | 74 | 4·8½ | 7 |
| 2640 | Cornières | 2 | .... | 158 | .... | ........ | .... | 2 | .... | 1146 | 528 | 4·8½ | 8 |
| 3000 | Eclisses et cornières | .. | 6 | 134 | 3 | 22 | 6 | 4 | 2 | 1433 | 64 | 4 8½ | 9 |
| 2640 | Eclisses et cornières | .. | 1 | 35 | .... | ........ | 1 | 4 | 1 | 955 | 80 | 4·8½ | 10 |
| 3000 | Joint 4 et 6 chev. et arrête-noix | .. | 9 | 413 | 17 | 20·6 | 16 | 9 | 10 | 913 | 75 | 4·8½ | 11 |
| 2640 | Eclisses et cornières | .. | 9 | 429 | 29 | 18½-35 | 8 | 24 | 21 | 694 | 65 | 4·8½ | 12 |
| 2640 | do | .. | .. . | 964 | 2 | 17·6 | .... | .... | .... | 396 | 90 | 3·6 | 13 |
| 2640 and 3168 | Eclisses et cornières | 10 | 33 | 3575 | 77 | 18 to 24 | 55 | 67 | 55 | 295 | 253 | 4·8½ | 14 |
| 2600 | Eclisses | .. | .... | 12 | .... | ........ | ... | 1 | 1 | 1000 | 60 | 4·8½ | 15 |
| 1760 | Coussinets | .. | 1 | 8 | 1 | 17 | .... | .... | .... | 1910 | 100 | 5·6 | 16 |
| 2640 | Cornières | .. | .... | 21 | .... | ........ | .... | 1 | .... | 955 | 79 | 4·8½ | 17 |
| ..... | ........................ | .. | .... | .... | .... | ........ | .... | .... | .... | ...... | ...... | .... | 18 |
| 2640 | Eclisses | .. | .... | 102 | ... | ........ | 3 | 5 | .... | 955 | 105 | 4·8½ | 19 |
| 2640 | do | .. | .... | 21 | .... | ........ | 2 | .... | .... | 816 | 74 | 4·8½ | 20 |
| 2600 | do | .. | .... | 13 | .... | ........ | .... | .... | .... | 820 | 160 | 4·8½ | 21 |

*d* 14·2 milles de voie double.



10—2½******

N° 2.—Particularités de construction, etc.,

| Numéro. | Nom du chemin de fer. | Longueur de la ligne. Complétée (lisses posées). | En voie de construction. | Lisses de fer. | Lisses d'acier. | Longueur de voie de garage. | Poids par verge. Lisses de fer. | Lisses d'acier. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | milles. | milles | milles | milles. | milles. | liv. | liv. |
| 22 | Dominion-Atlantic, y compris— | | | | | | | |
| | Windsor et Annapolis ... ...... 87·50 | | | | | | | |
| | Vallée de la Cornwallis.......... 14·00 | 220·50 | .... | 3·50 | 217·00 | 10·00 | 56 | 56 & 72 |
| | Yarmouth et Annapolis.......... 87·00 | | | | | | | |
| | Embr. de Windsor, Intercolonial. 32·00 | | | | | | | |
| 23 | Comté de Drummond........................ | 90 53 | 43 00 | .. . | 90·53 | 5·00 | ........ | 56 & 60 |
| 24 | Elgin et Havelock........................ | 27·00 | ..... | .... | 27 00 | 2·00 | 44 | 56 |
| 25 | Erié et Huron........................ | 76·75 | ...... | ..... | 76·75 | 4·87 | ........ | 54 & 56 |
| 26 | Esquimalt et Nanaïmo........................ | 78 00 | ..... | ..... | 78·00 | 2·42 | ........ | 50 & 54 |
| 27 | Cie de ch. de fer et de ponts de Frédéricton. | 1·33 | .... | .. | 1·33 | ·12 | ........ | 56 |
| 28 | *e*Grand-Tronc.................... 884·25 | | | | | | | |
| | Grand-Occidental.... .......... 561·80 | | | | | | | |
| | Brantf'rd, Norfolk et Pt-Burwell 34·78 | | | | | | | |
| | Buffalo et Lac-Huron........... 162 00 | | | | | | | |
| | Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié.... ................ 172·75 | | | | | | | |
| | Embranch. d'Owen-Sound . . 12·42 | | | | | | | |
| | London, Huron et Bruce.. .... 69·01 | | | | | | | |
| | Jonction de Waterloo... ...... 10 25 | | | | | | | |
| | Norfolk-Sud..... ....... ... 17·00 | | | | | | | |
| | Wellington, Grey et Bruce...... 168 13 | | | | | | | |
| | Northern...... .. ........ ..... 172·10 | | | | | | | |
| | Simcoe-Nord.................. 33·34 | | | | | | | |
| | Hamilton et Nord-Ouest.. . 173·90 | 3161·98 | .... | 26·25 | 3135·73 | 688·00 | 56 to 65 | 56 to 80 |
| | Nord et Jonction du Pacific..... 111·37 | | | | | | | |
| | Ligne de Ceinture, Toronto..... 12·70 | | | | | | | |
| | Midland.... ................ 166·78 | | | | | | | |
| | Grande-Jonction............... 85·40 | | | | | | | |
| | Toronto et Nipissingue.......... 85·00 | | | | | | | |
| | Jonction du Lac-Simcoe........ 26·50 | | | | | | | |
| | Victoria. ...................... 53·25 | | | | | | | |
| | Whitby, Port-Perry et Lindsay.. 46·50 | | | | | | | |
| | Cobourg, Blairton et Marmora.. 15·00 | | | | | | | |
| | Union Jacques-Cartier.......... 6·50 | | | | | | | |
| | Jonct. de Montréal et Champlain 61·75 | | | | | | | |
| | Jonction de Beauharnois. ..... 19·50 | | | | | | | |
| 29 | Grand-Occidental........................ | 38·00 | 10·00 | .... | 38·00 | 2·50 | ........ | 56 |
| 30 | Grand-Nord-Ouest-Central................ | 50·93 | .... | ...... | 50·93 | 1·99 | ........ | 56 |
| 31 | Rive du Golfe. ................ | ........ | 14 00 | ..... | ........ | ........ | ........ | 56 |
| 32 | Hamilton, Grimsby et Beamsville (électriq.) | 23·00 | ... | .. . | 23·00 | 1·00 | ...... | 56 to 69 |
| 33 | Hamilton et Dundas (électrique)...... . . | 6·00 | ...... | 4·75 | 1·25 | ·50 | 42 | 42 |
| 34 | †Embranchement d'Harvey............ ... | 3·00 | .. . | ... . | 3 00 | ·20 | ........ | 56 |
| 35 | Hereford....... ........ ........... ..... | 53·30 | ..... | ..... | 53·30 | 5·51 | ....... | 56 |
| 36 | *f* Hull (électrique) ..... . ............ | 6·30 | ...... | ...... | 6·30 | ·22 | ........ | 56 |
| 37 | Irondale, Bancroft et Ottawa........ | 45 00 | .... | .... | 45·00 | 2·50 | ... .... | 56 |
| 38 | Joggins, (Cie de houille et ch. de fer du Can.) | 12·00 | ..... | .... . | 12·00 | 2·00 | .. .... | 56 |
| 39 | Kaslo et Slocan.. .. ............ | 31·80 | . .. | ..... | 31·80 | 1·60 | ........ | 45 |
| 40 | Kent-Nord, comprenant Saint-Louis et Richibouctou . .. ............ | 34·00 | ..... | 3·50 | 30·50 | 3·00 | 67 | 56 |
| 41 | Kingston et Pembroke.................... | 112·85 | ..... | 9·75 | 103·10 | 21·00 | 50 to 84 | 56 |
| 42 | L'Assomption........................... | 3·00 | ...... | ... . | 3·00 | ·25 | 56 | ........ |
| 43 | Lac-Erié et Rivière-Détroit........ 88·05 | 111·80 | ...... | ..... | 111·80 | 14·00 | . ...... | 56 & 67 |
| | London et Port-Stanley . ....... 23·75 | | | | | | | |
| 44 | Cie de canal et de ch. de f. du Lac-Manitoba | 100·74 | ...... | ...... | 100·74 | 2·78 | ........ | 56 |
| 45 | Lotbinière et Mégantic........... ........ | 30 34 | ... | ...... | 30·34 | 6·35 | ........ | 56 |
| 46 | Manitoba et Nord-Ouest..... .....234·50 | 249 97 | . . | .... | 249·97 | 23·87 | ........ | 56 |
| | Saskatchewan et Ouest.......... 15·47 | | | | | | | |
| 47 | Manitoba et Sud-Est.................. . | ........ | 8·00 | ...... | ...... .. | ........ | ........ | ...... ... |
| 48 | Vallée de la Massawippi.... ........ .. .. | 36·00 | ..... | ...... | 36·00 | 2·10 | ........ | 50 & 60 |

*e* 404·75 milles de voie double. *f* 6·85 milles de voie double. † Embranch. d'Harvey non en exploit.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1897—*Suite.*

| Nombre de traverses par mille | Attaches des lisses. | Nombre d'élévateurs. | Nombre de passages à niveau. Gardés. | Nombre de passages à niveau. Non gardés. | Nombre de ponts au-dessus de la voie. | Hauteur des ponts au-dessus du niveau des rails. | Nombre de croisements avec d'autres chemins de fer. | Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer. | Nombre de jonctions avec des embranchements. | Rayon maximum des courbes. | Maximum de la rampe au mille. | Largeur de la voie. | Numéro. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | pds. | | | | pds. | | pds. | |
| 2640 | Eclisses | . | 1 | 109 | 2 | 22 | .... | 3 | 2 | 637 | 79 | 4·8½ | 22 |
| 2640 | Eclisses et cornières | .. | .... | 46 | .... | ........ | 2 | 4 | 2 | 717 | 63·36 | 4·8½ | 23 |
| 2000 | Eclisses | .. | .... | 24 | .... | ........ | 1 | 1 | .... | 717 | 90 | 4·8½ | 24 |
| 2640 | do | .. | .... | 111 | .... | ........ | 5 | 6 | .... | 661 | 52 | 4·8½ | 25 |
| 2992 | Cornières | .. | .... | 15 | 1 | 23 | .... | .... | .... | 573 | 80 | 4·8½ | 26 |
| 2564 | do | .. | .... | 6 | .... | ........ | ... | 2 | .... | 1433 | 50 | 4·8½ | 27 |
| 2640 | Eclisses et cornières | 10 | 85 | 2736 | 238 | 15·10 to 29·10 | 60 | 76 | 78 | 1110<br>*c*600 | 53<br>*c*105 | 4·8½ | 28 |
| 2640 | Eclisses et cornières | .. | .... | 24 | .... | ........ | 1 | 2 | .... | 574 | 66 | 4·8½ | 29 |
| 2640 | Eclisses | 9 | .... | 24 | .... | ........ | .... | 1 | .... | 955 | 324 | 4·8½ | 30 |
| 2600 | do | .. | .... | .... | .... | ........ | .... | .... | .... | ...... | ...... | .... | 31 |
| 2200 | Eclisses et cornières | .. | .... | 45 | .... | ........ | 1 | 1 | .... | 127 | 237 | 4·8½ | 32 |
| 2000 | Eclisses | .. | 1 | .... | 1 | 14 | .... | .... | .... | 573 | 200 | 4·8½ | 33 |
| 2640 | do | . | .... | 2 | .... | ........ | .... | 2 | .... | 717 | 53 | 4·8½ | 34 |
| 2800 | do | .. | .... | 28 | .... | ........ | 2 | 3 | .... | 955 | 66 | 4·8½ | 35 |
| 2640 | do | .. | .... | 3 | 1 | 22 | 1 | 2 | 3 | 191 | 264 | 4·8½ | 36 |
| 2640 | do | .. | .... | 14 | .... | ........ | .... | 1 | .... | 1000 | 60 | 4·8½ | 37 |
| 3000 | do | .. | .... | 7 | .... | ........ | .... | 1 | 1 | 955 | 79 | 4·8½ | 38 |
| 2640 | Cornières | .. | .... | 13 | .... | ........ | .... | .... | 1 | 193 | 171 | 3·0 | 39 |
| 2432 | do | .. | .... | 10 | .... | ........ | 1 | 1 | .... | 1000 | 60 | 4·8½ | 40 |
| 2640 | Eclisses et cornières | .. | .... | 56 | 3 | 16 to 21 | 6 | 6 | 13 | 955 | 79 | 4·8½ | 41 |
| 2500 | Eclisses | .. | .... | 1 | .... | ........ | .... | 1 | .... | 955 | 20 | 4·8½ | 42 |
| 3000 | Eclisses et cornières | .. | 1 | 126 | 6 | 19·6 | 7 | 8 | .... | 1433 | 53 | 4·8½ | 43 |
| 2600 | Cornières | 6 | .... | 76 | .... | ........ | .... | 1 | .... | 2865 | 70 | 4·8½ | 44 |
| 2640 | Eclisses et cornières | .. | .... | 8 | .... | ........ | 1 | 2 | .... | 819 | 80 | 4·8½ | 45 |
| 2700 | do | 27 | .... | 188 | .... | ........ | .... | 3 | 2 | 955 | 105 | 4·8½ | 46 |
| .... | ........ | .. | .... | .... | .... | ........ | .... | .... | .... | ...... | .... | .... | 47 |
| 2800 | Eclisses | .. | 1 | 20 | 1 | 19 | 1 | 2 | 1 | 488 | 76 | 4·8½ | 48 |

*c* Embranchements.

N° 2.—PARTICULARITÉS de construction, etc.,

| Numéro. | Nom du chemin de fer. | Longueur de la ligne. Complétée (lisses posées.) | Longueur de la ligne. En voie de construction. | Longueur de la ligne. Lisses de fer. | Longueur de la ligne. Lisses d'acier. | Longueur de la voie de garage. | Poids par verge. Lisses de fer. | Poids par verge. Lisses d'acier. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Milles. | Milles | Miles. | Milles. | Milles. | liv. | liv. |
| 49 | Colonisation de Montfort | 21·00 | 12·00 | ..... | 21·00 | ·20 | ........ | 56 |
| 50 | Montréal et Atlantique, ci-devant Sud-Est 140·10; Lac-Champlain et Jonction du Saint-Laurent 61·40 | 201·50 | ..... | 6·60 | 194·90 | 31·99 | 56 | 56, 60, 72 |
| 51 | *f* Parc de Montréal et de l'Ile (électrique) | 40·88 | ... | ..... | 40·88 | ·98 | ....... | 56 |
| 52 | Ch. de fer de ceinture de Montréal (électr) | 11·60 | ...... | ...... | 11·60 | ·50 | ........ | 56 |
| 53 | Jonction de Montréal et Vermont | 23·60 | ...... | ...... | 23·60 | 2·00 | ........ | 60 & 72 |
| 54 | Montréal, Portland et Boston (maintenant Montréal et Ligne Provinciale) | 40·60 | .... | 8·60 | 32·00 | 1·00 | 38 | 56 |
| 55 | Nelson et Fort-Sheppard | 59·40 | .... | ..... | 59·40 | 3·79 | ........ | 56 |
| 56 | Nouv.-Brunswick et Ile du Prince-Edouard | 36·00 | ...... | ..... | 36·00 | 1·50 | ........ | 56 |
| 57 | *g* Parc des chutes de la riv. Niagara (électr.) | 13·68 | ...... | ...... | 13·68 | ·89 | ....... | 56 |
| 58 | Pacifique-Nord et Manitoba | 265·11 | .... | ...... | 265·11 | 30·98 | ........ | 56 |
| 59 | Nosbonsingue et Nipissingue | 5·50 | ...... | ...... | 5·50 | 1·25 | ........ | 56 |
| 60 | Central de la Nouvelle-Ecosse | 74·00 | ...... | ...... | 74·00 | 3·50 | ........ | 56 |
| 61 | Sud de la Nouvelle-Ecosse | ........ | 11·00 | ...... | ........ | ........ | ........ | ........ |
| 62 | Cie d'acier de la Nouv.-Ecosse, ci-dev. Cie de ch. de f., de h. et de fer de New-Glasgow | 12·50 | ...... | ...... | 12·50 | 3·00 | ........ | 56 |
| 63 | Montagne-d'Orford | 26·50 | ...... | ...... | 26·50 | 1·00 | ........ | 56 |
| 64 | Chemin de fer électrique d'Oshawa | 8·50 | ...... | ...... | 8·50 | ...... | ........ | 64 |
| 65 | Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, y compris Colonisation du Parry-Sound | 260·30 | 3·50 | ...... | 260·30 | 19·50 | ........ | 72 |
| 66 | Ottawa et Gatineau | 56·50 | ...... | ...... | 56·50 | 2·00 | ........ | 56 |
| 67 | Cie de ch. de fer et de carrière de Philipsburg | 6·75 | ...... | ...... | 6·75 | ........ | ........ | 56 |
| 68 | Pontiac et Renfrew | 4·25 | ...... | ...... | 4·25 | ·75 | ........ | 56 |
| 69 | Jonction de Pontiac du Pacifique | 71·00 | ...... | ...... | 71·00 | 3·50 | ........ | 56 |
| 70 | Port-Arthur, Duluth et Ouest | 85·50 | ..... | ...... | 85·50 | 4·00 | ........ | 56 |
| 71 | Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan | 253·96 | ...... | ...... | 253·96 | 7·10 | ........ | 56 |
| 72 | Québec-Central | 213·50 | ...... | ...... | 213·50 | 20·50 | ........ | 56 & 70 |
| 73 | Québec et Lac-Saint-Jean 245·85; Basses-Laurentides 39·50 | 285·35 | ..... | ...... | 285·35 | 17·00 | ........ | 56 & 60 |
| 74 | Québec, Montmorency et Charlevoix | 30·00 | ...... | .... | 30·00 | 2·00 | ........ | 56 |
| 75 | Montagne-Rouge | 9·53 | ...... | ..... | 9·53 | ........ | ........ | ........ |
| 76 | Salisbury et Harvey | 45·00 | ...... | 40·00 | 5·00 | 5·75 | 60 | 56 |
| 77 | Ligne riveraine, Nouveau-Brunswick | 82·50 | ...... | ...... | 82·50 | 2·50 | ........ | 50 |
| 78 | Stanstead, Shefford et Chambly | 43·00 | ...... | 12·00 | 31·00 | 2·00 | 60 | 60 |
| 79 | Sainte-Catherine et Niagara-Central | 12·35 | ...... | ...... | 12·35 | 1·00 | ........ | 56 |
| 80 | *h* Tunnel Saint-Clair, cour et abords | 2·23 | ...... | ...... | 2·23 | 11·00 | ........ | 100 |
| 81 | Vallée de la Saint-Jean et Rivière-du-Loup | ........ | 6·00 | ...... | ........ | ........ | ........ | ........ |
| 82 | Saint-Laurent et Adirondack | 33·00 | ...... | ...... | 33·00 | 5·30 | ........ | 72 & 80 |
| 83 | Vallée de Stewiacke et Lansdowne, maintenant Midland | ........ | 90·00 | ...... | ........ | ........ | ........ | ........ |
| 84 | Sydney et Louisbourg (Cie houill. du Can.) | 65·90 | ...... | 10·13 | 55·77 | 29·50 | 50 | 80 & 56 |
| 85 | Rive-Sud, (ci-devant Montréal et Sorel) | 44·67 | ...... | ...... | 44·67 | 2·00 | ........ | 56 |
| 86 | Témiscouata | 113·00 | ...... | ...... | 113·00 | 10·00 | ........ | 56 |
| 87 | Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique | 16·00 | ...... | ...... | 16·00 | 1·25 | ........ | 56 |
| 88 | Mille-Iles | 4·33 | ...... | ...... | 4·33 | 1·00 | ........ | 56 |
| 89 | *i* Toronto, Hamilton et Buffalo, y compris Brantford, Waterloo et Lac-Erié | 83·93 | ...... | ...... | 83·93 | 9·00 | ........ | 60 to 80 |
| 90 | Comtés-Unis | 61·00 | ...... | ...... | 61·00 | 4·50 | ........ | 56 |
| 91 | Victoria et Sydney | 16·26 | ...... | ...... | 16·26 | 1·20 | ........ | 50 |
| 92 | Grand-Nord de Winnipeg, ci-devant Winnipeg et Baie-d'Hudson | 40·00 | ...... | ...... | 40·00 | 2·00 | ........ | 50, 56 |
| | | 16687·37 | 394·25 | 210·08 | 16477·29 | 2218·58 | ........ | ........ |

*h* Longueur 6,000 pieds ; diamètre intérieur 19′ 10″.

*i* 2·23 milles de voie double.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1897—*Fin.*

| Nombre de traverses par mille. | Nature des lisses. | Nombre d'élévateurs. | Nombre de passages à niveau. Gardés. | Nombre de passages à niveau. Non gardés. | Nombre de ponts au-dessus de la voie. | Hauteur des ponts au-dessus de la voie. | Croisements avec d'autres chemins de fer. | Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer. | Nombre de jonctions avec des embranchements. | Rayon maximum des courbes. | Maximum de la rampe au mille. | Largeur de la voie. | Numéro. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Pieds. | | | | Pds. | | Pds | |
| 2620 | Eclisses | .. | .... | 14 | 1 | 20 | .... | .... | .... | 573 | 132 | 3·0 | 49 |
| 2640 | Eclisses et cornières | .. | .... | 163 | 1 | 19·6 | 8 | 8 | 2 | 520 | 83 | 4·8½ | 50 |
| 2640 | Cornières | .. | 1 | 23 | .... | ........ | 3 | .... | .... | 40 | 318 | 4·8½ | 51 |
| 2640 | do | .. | .... | 5 | .... | ........ | .... | .... | .... | 950 | 26 | 4·8½ | 52 |
| 3000 | Eclisses | .. | .... | 51 | .... | ........ | .... | 3 | .... | ...... | 52 | 4·8½ | 53 |
| 3000 | Eclisses et coussinets | .. | .... | 21 | .... | ........ | 3 | 1 | 2 | ...... | ...... | 4·8½ | 54 |
| 2640 | Cornières | .. | .... | .... | .... | ........ | .... | 1 | .... | 478 | 132 | 4·8½ | 55 |
| 2400 | Eclisses | .. | .... | 26 | .... | ........ | .... | 1 | .... | 750 | 66 | 4·8½ | 56 |
| 2640 | Cornières | .. | 1 | 16 | 2 | 14·22 | .... | 2 | 1 | 115 | 300 | 4·8½ | 57 |
| 2640 | do | 25 | 6 | 262 | .... | ........ | 6 | 2 | 3 | 574 | 63 | 4·8½ | 58 |
| 2800 | Eclisses | .. | .... | 2 | .... | ........ | 1 | 1 | .... | 955 | 132 | 4·8½ | 59 |
| 2640 | Cornières | . | .... | 32 | 1 | ·20 | .... | .... | .... | 819 | 80 | 4·8½ | 60 |
| ...... | ........ | .. | .... | .... | .... | ........ | .... | .... | .... | ...... | ...... | .... | 61 |
| 2640 | Cornières | .. | .... | 5 | .... | ........ | .... | 1 | 1 | 955 | 79 | 4·8½ | 62 |
| 2640 | do | .. | .... | 17 | .... | ........ | .... | 1 | .... | 955 | 74 | 4·8½ | 63 |
| 2640 | do | .. | .... | 28 | .... | ........ | 1 | 1 | .... | 80 | 211 | 4·8½ | 64 |
| 2640<br>3000 | do | 1 | 4 | 54 | 7 | 22 | 2 | 2 | ... | 955 | 66 | 4·8½ | 65 |
| 2640 | Eclisses | .. | .... | 44 | .... | ........ | .... | 1 | .... | 573 | 106 | 4·8½ | 66 |
| 2816 | do | .. | .... | 3 | .... | ........ | .... | 1 | 1 | 955 | 52 | 4·8½ | 67 |
| 2640 | do | .. | .... | .... | .... | ........ | .... | 1 | .... | 717 | 106 | 4·8½ | 68 |
| 2640 | Cornières | .. | .... | 52 | .... | ........ | .... | 1 | .... | 1146 | 53 | 4·8½ | 69 |
| 2640 | Eclisses | .. | .... | 5 | .... | ........ | 3 | 1 | .... | 573 | 95 | 4·8½ | 70 |
| 2640 | Cornières | 2 | .... | 53 | .... | ........ | .... | 1 | 1 | 1146 | 65 | 4·8½ | 71 |
| 2640 | Eclisses et cornières | .. | .... | 115 | .... | ........ | 2 | 7 | 2 | 882 | 76 | 4·8½ | 72 |
| ..... | do | 1 | 2 | 85 | .... | ........ | .... | 4 | 2 | 717 | 105 | 4·8½ | 73 |
| 2640 | Eclisses | .. | .... | 10 | .... | ........ | .... | 1 | .... | 1433 | 42 | 4·8½ | 74 |
| 2640 | ........ | .. | .... | .... | .... | ........ | .... | .... | .... | ...... | ...... | .... | 75 |
| 2600 | Eclisses | .. | .... | 30 | 1 | 15 | .... | 1 | .... | 717 | 80 | 4·8½ | 76 |
| 2992 | do | .. | .... | 15 | 5 | 23 | 3 | 3 | .... | 573 | 85 | 4·8½ | 77 |
| 2640 | do | .. | .... | 42 | 1 | 18 | 3 | 4 | .... | 717 | 60 | 4·8½ | 78 |
| 2640 | do | .. | .... | 20 | 3 | 22 | 2 | 2 | .... | 717 | 79 | 4·8½ | 79 |
| ..... | Cornières | .. | .... | .... | .... | ........ | .... | .... | .... | ...... | 105 | 4·8½ | 80 |
| .... | ........ | .. | .... | .... | .... | ........ | .... | .... | .... | ...... | ...... | .... | 81 |
| 3000 | Cornières | .. | .... | 26 | 1 | 22 | 2 | 3 | .... | 1146 | 57 | 4·8½ | 82 |
| ...... | ........ | .. | .... | .... | .... | ........ | .... | .... | .... | ...... | ...... | .... | 83 |
| 2640 | Cornières | .. | .... | 26 | 2 | 18 | .... | 1 | 7 | 1433 | 70 | *3·0<br>*3·6<br>4 8½ | 84 |
| 2640 | Eclisses | .. | .... | 15 | .... | ........ | .... | 2 | .... | 1910 | 28 | 4·8½ | 85 |
| 2640 | Eclisses et cornières | .. | .... | 38 | .... | ........ | 1 | 2 | 1 | 819 | 79 | 4·8½ | 86 |
| 2640 | Cornières | .. | .... | 14 | 1 | 21 | .... | 1 | .... | 717 | 52 | 4·8½ | 87 |
| 3000 | do | .. | .... | 8 | .... | ........ | .... | 1 | .... | 660 | 84 | 4·8½ | 88 |
| 3000 | Eclisses et cornières | .. | 5 | 116 | 10 | 21 | 1 | 3 | 1 | 674 | 80 | 4·8½ | 89 |
| 2640 | Cornières | .. | .... | 50 | .... | ........ | 4 | 5 | .... | 717 | 40 | 4·8½ | 90 |
| 2464 | do | .. | .... | 13 | .... | ........ | .... | .... | .... | 637 | 105 | 4·8½ | 91 |
| 2640 | do | .. | .... | 6 | .... | ........ | .... | 1 | .... | 1910 | 26 | 4·8½ | 92 |
| ...... | ........ | 93 | 167 | 11239 | 421 | ........ | 230 | 327 | 219 | .... | ...... | .... | .. |

*g* 11·43 voie double. *f* 14·10 milles de voie double. * Embranchements des houillères.

N° 3.—Particularités du matériel roulant, etc.,

| Numéro. | Nom du chemin de fer. | Longueur de la voie. Terminée. | Longueur de la voie. En voie de construction | Nombre de locomotives. En propriété. | Nombre de locomotives. Louées. | Nombre de wagons-lits. En propriété. | Nombre de wagons-lits. Louées. | Nombre de wagons-palais. En propriété. | Nombre de wagons-palais. Louées. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Milles. | Milles. | | | | | | |
| 1 | Cie houillère et de chemin de fer d'Alberta | 64·62 | ........ | 12 | .... | .... | .... | 2 | .... |
| 2 | Albert-Sud | 16·00 | ........ | 1 | .... | .... | .... | .... | .... |
| 3 | Atlantique et Lac-Supérieur, y compris—<br>Baie-des-Chaleurs<br>Grand-Oriental<br>Vallée de l'Ottawa | 100·00 | 102·00 | 6 | .... | .... | .... | .... | .... |
| 4 | Chemin de fer de la Baie-de-Quinté<br>Kingston, Napanee et de l'Ouest | 64·82 | ........ | 5 | .... | .... | .... | .... | .... |
| 5 | Berlin et Waterloo (électrique) | 3·00 | ........ | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| 6 | Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie | 45·00 | ....... | 3 | .... | .... | .... | ... | .... |
| 7 | Bouctouche et Moncton | 32·00 | ........ | 2 | .... | .... | .... | .... | .... |
| 8 | Calgary et Edmonton | 295·07 | ....... | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| 9 | Canada-Atlantique 138·00<br>Comtés du Centre 38·00 | 176·00 | ........ | 27 | 9 | .... | .... | 2 | 2 |
| 10 | Canada-Est | 136·09 | ........ | 9 | .... | .... | .... | .... | .... |
| 11 | Canada-Sud | 382·19 | ........ | 127 | 7 | .... | †26 | 2 | .... |
| | Chemin de fer du gouvernement canadien— | | | | | | | | |
| 12 | Intercolonial | 1,150·50 | ........ | 204 | .... | 15 | .... | 5 | .... |
| 13 | Il du Prince-Edouard | 210·00 | ........ | 21 | .... | .... | .... | †1 | .... |
| 14 | Pacifique Canadien 4,119·10<br>Lignes affermées—<br>Frédéricton 22·40<br>Nouveau-Brunswick 175·00<br>Nouveau-Brunswick et Canada 118·00<br>Saint-Jean et Maine 92·00<br>Pont de St-Jean et prol. de ch. de fer. 2·00<br>St-Stephen et Milltown 4·64<br>Vallée de la Tobique 28·00<br>Cap de la Madeleine 2·32<br>Montréal et Lac-Maskinongé 12·90<br>Montréal et Ouest 70·00<br>Atlantique et Nord-Ouest 205·00<br>Montréal et Ottawa 52·80<br>Ontario et Québec 4·69<br>Saint-Laurent et Ottawa 58·40<br>Credit-Valley 175·10<br>Jonction de Guelph 15·00<br>Toronto, Hamilton et Buffalo 2·70<br>Toronto, Grey et Bruce 191·30<br>Pacifique d'Ontario-Ouest 26·60<br>Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba 215·20<br>Cie houillère et de ch. de fer d'Alberta. 109·50<br>Colombie et Kootenay 28·50<br>Nakusp et Slocan 36·90<br>Shuswap et Okanagan 51·00 | 6,283·36 | ........ | 586 | 20 | 84 | ... | *40 | .... |
| 15 | Caraquet | 68·00 | ........ | 2 | .... | .... | .... | ... | .... |
| 16 | Carillon et Grenville | 13·00 | ........ | 3 | .... | .... | .... | .... | .... |
| 17 | Ligne Côtière, N.-E | 28·25 | 2·75 | 3 | .... | .... | .... | .... | .... |
| 18 | Cobourg, Northumberland et Pacifique | .......... | 49·00 | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| 19 | Ontario-Central 104·00<br>Ontario, Belmont et Nord 9·60 | 113·60 | ........ | 8 | .... | .... | .... | .... | .... |
| 20 | Central du Nouveau-Brunswick | 75·66 | ........ | 4 | .... | .... | .... | .... | .... |
| 21 | Cie houillère et de chemin de fer de Cumberland, y compris Springhill et l'embranchem. d'Oxford, 14 milles. | 46·00 | ........ | 8 | .... | .... | .... | .... | .... |

pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

| Nombre de voitures de 1re classe. | | Nombre de voitures de 2e classe et pour les immigrants. | | Nombre de wagons à bagage, malle-poste et messageries. | | Nombre de wagons à bestiaux et à marchandises. | | Nombre de wagons plates-formes. | | Nombre de wagons à bascule. | | | Observations. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| En propriété. | Louées. | En propriété. | Louées. | En propriété. | Loués. | En propriété. | Loués. | En propriété. | Loués. | En propriété. | Loués. | Nombre. | |
| 2 | .... | .... | .... | 2 | .... | *33 | .... | 8 | .... | 246 | .... | 1 | *Y compris 7 fourgons de conducteurs et 1 wagon d'équipe. |
| .... | .... | 1 | .... | .... | .... | 2 | .... | 7 | 1 | .... | .... | 2 | 6 réservoirs en fer, propriété de la compagnie, 3 chasse-neige, 2 *flangers*. |
| 1 | .... | 2 | .... | 2 | .... | 8 | .... | 50 | .... | ...... | .... | 3 | 1 chasse-neige, 1 *flanger*. |
| 7 | .... | 2 | .... | 3 | .... | *18 | .... | 92 | ... | †12 | ... | 4 | *Y comp. 3 fourg. de cond. †Wag. à min. Possède aussi 1 ch.-neige et 2 *flangers*. |
| *13 | .... | .... | .... | .... | .... | .. . | .... | . ... | .... | ..... | .... | 5 | *Y compris 5 wagons-moteurs. |
| 1 | .... | 1 | .... | 1 | .... | 20 | .... | 17 | 7 | ...... | .... | 6 | |
| 2 | .... | 1 | .... | .... | .... | 5 | .... | 30 | ... | ...... | .... | 7 | 1 chasse-neige. |
| ... | .... | ... | .. . | ... | ... | ...... | .... | ... | .... | ...... | .... | 8 | Matériel roulant fourni par le C. C. P. |
| 10 | ... | 15 | .... | 6 | .... | *667 | 1100 | 389 | .... | 46 | .... | 9 | *Y comp. 10 fourgons de cond , 1 wagon d'éq., aussi 4 chasse-neige et 1 *flanger*. |
| 5 | . .. | 2 | .... | 2 | .... | *14 | .... | 88 | .... | ..... | .... | 10 | *Y comp. 2 fourg. de cond., possède aussi 5 chasse-neige et 1 *flanger*. |
| 41 | .... | 22 | .... | 30 | .... | *2,118 | .... | 214 | .... | ‡40 | .... | 11 | *Y compris 75 fourg. de cond., wagons-restaur. et d'équipe. ‡Wag.-réserv. à huile. †Wagons-dort. et wag.-salon Wagner venant d'autres chem. de fer. |
| 92 | .... | 101 | .... | 63 | .. | *2,273 | .... | 2,319 | .... | 2,075 | ... | 12 | *Y compris 99 fourg. de cond., 37 wagons-réfrigérateurs. Aussi 56 chasse-neige et 21 *flangers*. |
| 15 | .... | 13 | .... | 7 | .... | *178 | .... | 109 | .... | 16 | .... | 13 | *Y compris 3 fourg. de cond. †Wagon officiel. Aussi 8 chasse-neige et 7 *flangers*. |
| †226 | 4 | 186 | .... | 205 | 5 | §11,632 | 1290 | 4,072 | 8 | 90 | .... | 14 | *Y compris 15 wag.-buffet, 10 w.-sal. et 15 w.-offic. et w. du payeur, aussi 86 chasse-neige et 44 *flangers*. †Y compris la photographie, 3 observat., 1 exhibition, 1 rue, 1 commissaire, et 1 wagon à école. §Y comp. 244 wag.-réfrig., 30 à meubl., 6 réserv. à huile et 305 fourg. de cond. et 37 wagons d'équipe. Divers en construction et service à neige non compr. dans le tableau, 2 char. à neige, 1 wag.-pelle, 26 pelles à vap., 22 grues, 15 sonnettes, 3 auxiliaires, 1 charrue à ballast, 1 scie à lisses, 15 restaurants, 8 à eau, 1 magasin, 2 coupe-bancs de neige, 1 fossoyeur, 1 scie de bois, 207 à gravier, faisant 306 divers. |
| 1 | .... | .... | .... | .... | .... | 2 | .... | 15 | .... | ..... | .... | 15 | 1 chasse-neige. |
| 3 | .... | 2 | .... | 1 | .... | 2 | .... | 2 | .... | ...... | .... | 16 | |
| 7 | .... | .... | .... | 2 | .... | 4 | .... | 20 | .... | ...... | .... | 17 | |
| .... | .... | ... | .... | .... | .... | ...... | .... | . | .... | ..... | .... | 18 | |
| 2 | .... | 3 | .... | 3 | .... | *37 | .... | 82 | .... | ...... | .... | 19 | *Y comp. 2 fourg. cond. et 1 w. d'équipe |
| 3 | .... | .... | .... | .... | .... | 2 | .... | 20 | .... | ...... | .... | 20 | 1 chasse-neige et un *flanger*. |
| 2 | .... | .. | .... | 2 | .... | 2 | .... | 28 | .... | 286 | .... | 21 | chasse-neige et un *flanger*. |

N° 3.—PARTICULARITÉS du matériel roulant, etc.,

| Numéro. | Nom du chemin de fer. | Longueur de la voie. | | Nombre de locomotives. | | Nombre de wagons-dortoirs. | | Nombre de wagons-palais. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Terminée. | En voie de construction | En propriété. | Louées. | En propriété. | Loués. | En propriété. | Loués. |
| | | Milles. | Milles. | | | | | | |
| 22 | Dominion-Atlantic, comprenant— | | | | | | | | |
| | Windsor et Annapolis 87·50 | | | | | | | | |
| | Vallée de la Cornwallis 14·00 | 220·50 | ........ | 21 | .. | .... | .... | *3 | .... |
| | Yarmouth et Annapolis 87·00 | | | | | | | | |
| | Embranchement de Windsor, Intercolonial 32.00 | | | | | | | | |
| 23 | Comté de Drummond | 90·53 | 43·00 | 6 | .... | . | .... | .... | .... |
| 24 | Elgin et Havelock | 27·00 | ........ | 2 | .... | .... | .... | .... | .... |
| 25 | Erié et Huron | 76·75 | ....... | 5 | .... | .... | ... | .... | .... |
| 26 | Esquimalt et Nanaïmo | 78·00 | ........ | 6 | .... | .... | .... | .... | .... |
| 27 | Frédericton et Cie du pont de ch. de fer de Ste-Marie. | 1·33 | ......... | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| 28 | Grand-Tronc 884·25 | | | | | | | | |
| | Grand-Occidental 561·80 | | | | | | | | |
| | Brantford, Norfolk et Port-Burwell 34·78 | | | | | | | | |
| | Buffalo et Lac-Huron 162·00 | | | | | | | | |
| | Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié 172·75 | | | | | | | | |
| | Embranchement d'Owen-Sound 12·42 | | | | | | | | |
| | London, Huron et Bruce 69·01 | | | | | | | | |
| | Jonction de Waterloo 10·25 | | | | | | | | |
| | Norfolk-Sud 17·00 | | | | | | | | |
| | Wellington, Grey et Bruce 168·13 | | | | | | | | |
| | Nord 172·10 | | | | | | | | |
| | Simcoe-Nord 33·34 | | | | | | | | |
| | Hamilton et Nord 173·90 | 3,161·98 | ....... | 722 | .... | 4 | .. | *16 | .... |
| | Nord et Jonction du Pacifique 111·37 | | | | | | | | |
| | Ligne de ceinture de Toronto 12·70 | | | | | | | | |
| | Midland 166·78 | | | | | | | | |
| | Grande-Jonction 85·40 | | | | | | | | |
| | Toronto et Nipissingue 85·00 | | | | | | | | |
| | Jonction du Lac-Simcoe 26·50 | | | | | | | | |
| | Victoria 53·25 | | | | | | | | |
| | Whitby, Port-Perry et Lindsay 46·50 | | | | | | | | |
| | Cobourg, Blairton et Marmora 15·00 | | | | | | | | |
| | Union Jacques-Cartier 6 50 | | | | | | | | |
| | Montréal et Jonction de Champlain 61·75 | | | | | | | | |
| | Jonction de Beauharnois 19·50 | | | | | | | | |
| 29 | Grand-Nord | 38·00 | 10·00 | .... | 2 | ... | .... | .... | .... |
| 30 | Grand-Central du Nord-Ouest | 50·93 | ........ | .... | 1 | . .. | .... | .... | .... |
| 31 | Rive du Golfe | .......... | 14·00 | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| 32 | Hamilton, Grimsby et Beamsville (électrique) | 23·00 | ........ | .... | .... | .... | .... | .... | .... |
| 33 | Hamilton et Dundas | 6·00 | ........ | 3 | .... | .... | .... | .... | .... |
| 34 | Embranchement de Harvey | 3·00 | ... . . | .... | .. . | .... | .... | .... | .... |
| 35 | Hereford | 53·30 | ... .... | .... | 3 | .... | .... | .... | .... |
| 36 | Electrique de Hull | 6·30 | ........ | *2 | .... | .... | .... | 1 | .... |
| 37 | Irondale, Bancroft et Ottawa | 45·00 | ........ | 3 | .... | ... | .... | .... | .... |
| 38 | Joggins, maint. Cie de charb. et de ch. de fer du Canada | 12·00 | ........ | 2 | .... | .... | .... | .... | .... |
| 39 | Kaslo et Slocan | 31 80 | .. ... | 3 | .... | .... | .... | .... | .... |
| 40 | Kent-Nord, y compris Saint-Louis et Richibouctou | 34·00 | ...... . | 2 | 1 | .... | .... | .... | .... |
| 41 | Kingston et Pembroke | 112·85 | .... ... | 9 | .... | .... | .... | 1 | .... |
| 42 | L'Assomption | 3·00 | ... .... | 1 | .... | . . | ... | .... | .... |
| 43 | Lac-Erié et Rivière-Détroit 88·05 | 111·80 | ........ | 8 | .... | .... | .... | .... | .... |
| | London et Port-Stanley 23·75 | | | | | | | | |
| 44 | Chemin de fer et Cie du canal du Manitoba | 100·74 | ........ | 3 | .... | .... | .... | .... | .... |
| 45 | Lotbinière et Mégantic | 30·34 | ...... .. | 2 | .... | .... | .... | .... | .... |
| 46 | Manitoba et Nord-Ouest 234·50 | 249·97 | .... .. | 4 | 5 | .... | .... | 1 | .... |
| | Saskatchewan et Ouest 15·47 | | | | | | | | |
| 47 | Manitoba et Sud-Est | ...... .... | 8·00 | .... | ... | .... | .... | .... | .... |
| 48 | Vallée de la Massawippi | 36·00 | .. . .. | 7 | .... | .... | .... | .... | .... |
| 49 | Colonisation de Montford | 21·00 | 12·00 | 2 | .... | .... | ... | .... | .... |
| 50 | Montréal et Atlantique, autrefois Sud-Est... 140·10 | 201·50 | ........ | 18 | .... | 2 | .... | .... | .... |
| | Lac-Champlain et Jonction du St-Laurent. 61·40 | | | | | | | | |

pour l'exercice terminé le 30 juin 1897—*Suite.*

| Nombre de voitures de 1re classe. | | Nombre de voitures de 2e classe et pour les immigrants. | | Nombre de wagons à bagage, malle-poste et messageries. | | Nombre de wagons à bestiaux et à marchandises. | | Nombre de wagons plates-formes. | | Nombre de wagons-bascules. | | | Observations. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| En propriété. | Louées. | En propriété. | Louées. | En propriété. | Loués. | En propriété. | Loués. | En propriété. | Loués. | En propriété. | Loués. | Numéro. | |
| 15 | .... | 10 | .... | 11 | .... | 149 | .... | 187 | .... | 21 | .... | 22 | *Y compris 1 wagon-buffet. Possède aussi 2 chasse-neige et 1 *flanger.* |
| 1 | .... | 2 | .... | 1 | .... | 9 | .... | 20 | .... | ...... | .... | 23 | 2 chasse-neige et 1 *flanger.* |
| 1 | .... | 1 | .... | 1 | .... | 1 | .... | 8 | .... | ..... | .... | 24 | |
| 8 | .... | .... | .... | 5 | .... | 25 | .... | 17 | .... | .... | .... | 25 | |
| 7 | .... | .... | .... | 3 | .... | *15 | .... | 72 | .... | 10 | .... | 26 | *Y compris 3 fourgons de conducteurs. |
| .... | .... | .... | .... | .... | .... | ...... | .... | ...... | .... | ..... | .... | 27 | Possède aussi un chasse-neige. |
| 362 | .... | 216 | .... | 224 | .... | †15970 | .... | 4,963 | .... | 1,416 | .... | 28 | *Y compris 7 wagons officiels et 3 buffets. † Y compris 13 réfrigérateurs, 370 fourgons de conducteurs, 64 wagons d'équipe. Possède aussi 66 chasse-neige, 33 *flangers.* |
| .... | .... | .... | 2 | .... | 2 | 6 | .... | ...... | .... | ..... | .... | 29 | 1 chasse-neige. |
| .... | 2 | .... | 2 | .... | 2 | ..... | *13 | .... | 12 | .... | .... | 30 | * Y compris 1 fourgon de conducteur. |
| .... | .... | .... | .... | .... | .... | ...... | .... | ... | .... | .... | .... | 31 | |
| †8 | .... | .... | .... | 4 | .... | ...... | .... | 2 | .... | ... | .... | 32 | † Wagons-moteur. |
| 6 | .... | .... | .... | 1 | .... | ...... | .... | 4 | .... | .... | .... | 33 | |
| .... | .... | .... | .... | .... | .... | ...... | .... | ..... | .... | ..... | .... | 34 | |
| .... | 2 | .... | .... | 1 | .... | 50 | .... | .... | 50 | ...... | .... | 35 | |
| †14 | .... | .... | .... | 1 | .... | ...... | .... | ...... | .... | ..... | .... | 36 | * Electrique. † Wagons à moteur. 1 |
| 2 | .... | .... | .... | .... | .... | 2 | .... | 31 | .... | ...... | .... | 37 | chasse-neige. |
| 1 | .... | 1 | .... | .... | .... | 1 | .... | .... | .... | 5 | .... | 38 | 1 chasse-neige. |
| 2 | .... | .... | .... | .... | .... | *18 | .... | 3 | .... | .... | .... | 39 | * Y compris 1 wagon de cond., et possède aussi 3 chasse-neige, 3 *flangers.* |
| 1 | .... | .... | .... | 1 | .... | 1 | .... | 4 | .... | .... | .... | 40 | 2 chasse-neige et 1 *flanger.* |
| 5 | .... | 5 | .... | 5 | .... | 22 | .... | 150 | .... | .. | .... | 41 | 2 chasse-neige et 2 *flangers.* |
| 2 | .... | .... | .... | 1 | .... | ...... | .... | ..... | .... | ...... | .... | 42 | |
| 5 | .... | 6 | .... | 3 | .... | *23 | ... | 195 | .... | ...... | .... | 43 | * Y nompris 3 fourgons de conducteurs et 2 wagons d'équipe. |
| 2 | .... | .... | .... | 1 | .... | *52 | .... | 31 | .... | ... . | .... | 44 | 1 chasse-neige. * Y compris 2 wagons |
| 1 | .... | 1 | .... | .... | .... | 2 | .... | 5 | .... | ...... | .... | 45 | 1 chasse-neige. [de conducteurs. |
| 2 | 2 | 3 | .... | 3 | 1 | *58 | †112 | 42 | 20 | .... | .... | 46 | * 2 réfrigérateurs, 4 wagons-pension et 1 fourgon de conducteur, y compris 1 wagon d'équipe. † 3 fourgons de conducteurs. 1 chasse-neige. |
| .... | .... | .... | .... | .... | .... | ... | .... | ...... | .... | ...... | .... | 47 | |
| 5 | .... | .... | .... | 4 | .... | 250 | .... | .. . | .... | ...... | .... | 48 | |
| 1 | .... | .... | .... | 1 | .... | ...... | .... | 19 | .... | .... | .... | 49 | 1 chasse-neige, |
| 13 | .... | 15 | ... | 17 | .... | *429 | .... | 345 | .... | .... | .... | 50 | * Y compris 11 fourgons de conducteurs, 4 wag. réfrigér. Aussi 5 chasse-neige. |

N° 3.—PARTICULARITÉS du matériel roulant, etc.,

| Numéro. | Nom du chemin de fer. | Longueur de la voie. Terminée. | Longueur de la voie. En voie de construction | Nombre de locomotives. En propriété. | Nombre de locomotives. Louées. | Nombre de wagons-dortoirs. En propriété. | Nombre de wagons-dortoirs. Louées. | Nombre de wagons-palais. En propriété. | Nombre de wagons-palais. Loués. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Milles. | Milles. | | | | | | |
| 51 | Parc de Montréal et de l'Ile (électrique) | 40·88 | | | | | | | |
| 52 | Ligne de ceinture de l'Ile de Montréal | 11·60 | | | | | | | |
| 53 | Montréal et Jonction du Vermont | 23·60 | | | 9 | | | | |
| 54 | Montréal, Portland et Boston, à présent Montréal et Ligne Provinciale | 40·60 | | | 2 | | | | |
| 55 | Nelson et Fort-Sheppard | 59·40 | | 2 | | | | | |
| 56 | Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard | 36·00 | | 3 | | | | | |
| 57 | Parc des Chutes et Riv. Niagara et ch. de fer électrique | 13·68 | | | | | | | |
| 58 | Pacifique-Nord et Manitoba | 265·11 | | 9 | | | | 1 | |
| 59 | Nosbonsing et Nipissin ue | 5·50 | | 1 | | | | | |
| 60 | Central de la Nouvelle-Ecosse | 74·00 | | 5 | | | | | |
| 61 | Sud de la Nouvelle-Ecosse | | 11·00 | | | | | | |
| 62 | Cie d'acier de la Nouvelle-Ecosse, ci-devant Cie de ch. de fer, de fer et de houille de New-Glasgow | 12·50 | | 3 | | | | | |
| 63 | Montagne d'Orford | 26.50 | | | 2 | | | | |
| 64 | Chemin de fer électrique d'Oshawa | 8·50 | | *2 | | | | | |
| 65 | Ottawa, Arnprior et Parry-Sound | 260·30 | 3·50 | 9 | 20 | | | | |
| 66 | Ottawa et Gatineau | 56·50 | | 2 | 1 | | | | |
| 67 | Chemin de fer et carrière de Philipsburg | 6·75 | | 1 | | | | | |
| 68 | Pontiac et Renfrew | 4·25 | | 1 | | | | | |
| 69 | Jonction de Pontiac et du Pacifique | 71·00 | | 4 | | | | 1 | |
| 70 | Port-Arthur, Duluth et Ouest | 85·50 | | 4 | | | | | |
| 71 | Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan | 253·96 | | | | | | | |
| 72 | Québec-Central | 213·50 | | 13 | | | 1 | 1 | |
| 73 | Québec et Lac-Saint-Jean 245·85 }<br>Basses-Laurentides 39·50 } | 285·35 | | 16 | | | | 4 | |
| 74 | Québec, Montmorency et Charlevoix | 30·00 | | 4 | | | | | |
| 75 | Montagne-Rouge | 9·53 | | 1 | | | | | |
| 76 | Salisbury et Harvey | 45·00 | | 2 | | | | | |
| 77 | Ligne Riveraine | 82·50 | | 5 | | | | | |
| 78 | Stanstead, Shefford et Chambly | 43·00 | | 5 | | | | | |
| 79 | Sainte-Catherine et Niagara-Central | 12·35 | | 1 | | | | | |
| 80 | Cour et approches du tunnel Saint-Clair | 2·23 | | 4 | | | | | |
| 81 | Vallée de Saint-Jean et Rivière-du-Loup | | 6·00 | | | | | | |
| 82 | Saint-Laurent et Adirondack | 33·00 | | | 7 | | | | |
| 83 | Vallée de Stewiacke et Lansdowne, à présent Midland | | 90·00 | | | | | | |
| 84 | Sydney et Louisbourg (Cie houillère Dominion) | 65·90 | | 19 | | | | | |
| 85 | Rive-Sud, ci-devant Montréal et Sorel | 44·67 | | 4 | | | | | |
| 86 | Témiscouata | 113·00 | | 5 | | | | *1 | |
| 87 | Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique | 16·00 | | 1 | 1 | | | | |
| 88 | Mille-Iles | 4·33 | | 1 | | | | | |
| 89 | Toronto, Hamilton et Buffalo, ci-devant Brantford, Waterloo et Lac-Erié | 83·93 | | 10 | | | | †1 | |
| 90 | Comtés-Unis | 61·00 | | 5 | 1 | | | | |
| 91 | Victoria et Sydney, C.-B. | 16·26 | | 2 | | | | | |
| 92 | Grand-Nord de Winnipeg, autrefois Winnipeg et Baie-d'Hudson | 40·00 | | | | | | | |
| | | 16,687·37 | 394·25 | 2006 | 90 | 105 | 27 | 84 | 10 |

pour l'exercice terminé le 30 juin 1897—*Fin.*

| Nombre de voitures de 1re classe. | | Nombre de voitures de 2e classe et pour les immigrants. | | Nombre de wagons à bagage, malle-poste et messageries. | | Nombre de wagons à bestiaux et à marchandises. | | Nombre de wagons à plates-formes découvertés. | | Nombre de wagons-bascules. | | | Observations. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| En propriété. | Louées. | En propriété. | Louées. | En propriété. | Loués. | En propriété. | Loués. | En propriété. | Loués. | En propriété. | Loués. | Nombre. | |
| †30 | †8 | .... | .... | .... | .... | *1 | .... | 16 | .... | .... | .... | 51 | †Wagons à mot. *Wag. d'équipe. Aussi |
| *8 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 52 | *Wagons à moteur. [3 chasse-neige. |
| .... | 12 | .... | .... | .... | 5 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 53 | Exploité par le ch. f. Vermont-Central. |
| .... | 4 | .... | .... | .... | 1 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 54 | do do |
| 2 | .... | 1 | .... | .... | .... | 2 | .... | 20 | .... | .... | .... | 55 | 1 *flanger.* |
| 1 | .... | 1 | .... | .... | .... | 2 | .... | 33 | .... | .... | .... | 56 | 1 chasse-neige. |
| *40 | .... | .... | .... | 1 | .... | .... | .... | .... | .... | 5 | .... | 57 | *Wagons à moteur. |
| 3 | .... | 5 | .... | 3 | .... | *291 | .... | 179 | .... | .... | .... | 58 | *Y compris 6 fourgons de conducteurs. |
| .... | .... | .... | .... | .... | .... | *1 | .... | 56 | .... | .... | .... | 59 | *1 wagon d'équipe. |
| 4 | .... | 1 | .... | 2 | .... | 13 | .... | 49 | .... | .... | .... | 60 | 1 chasse-neige. |
| .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 61 | |
| .... | .... | *1 | .... | .... | .... | 2 | .... | 15 | .... | 28 | .... | 62 | *Wagon combiné. |
| .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 2 | .... | .... | .... | 63 | |
| 4 | .... | .... | .... | 1 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 64 | *1 moteur et 1 chasse-neige. |
| 9 | .... | 4 | .... | 4 | .... | *3 | 13 | 132 | 85 | .... | .... | 65 | *Fourgons de conducteurs; 3 chasse-neige, 1 *flanger.* |
| 2 | .... | 9 | .... | 2 | .... | *9 | .... | 28 | .... | .... | .... | 66 | *Y compris 1 fourg. de conduct. Aussi 1 chasse-neige en propriété, 1 *flanger.* |
| 1 | .... | .... | .... | .... | .... | .. | .... | .... | .... | .... | .... | 67 | Le matériel roulant pour le fret a été fourni par le C. C. P. |
| .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 68 | |
| 1 | .... | 1 | .... | 1 | .... | 5 | .... | 52 | .... | .... | .... | 69 | 1 chasse-neige et 1 *flanger.* |
| 2 | .... | .... | .... | 2 | .... | *14 | .... | 80 | .... | .... | .... | 70 | *Y comp. 4 fourg. de conduct.; 1 *flanger.* |
| .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 71 | Exploité par le C. C. P. |
| 8 | .... | 7 | .... | 11 | .... | *260 | .... | 275 | .... | .... | .... | 72 | *Y comp. 6 fourg. de conduct. et 1 wag. d'équipe; 5 chasse-neige, 1 *flanger.* |
| 6 | .... | 10 | .... | 5 | .... | *78 | .... | 263 | .... | .... | .... | 73 | *Y comp. 5 fourg. de cond., 1 w. d'équipe. Aussi 1 *flanger* en prop., 7 chas.-neige. |
| 4 | .... | 18 | .... | .... | .... | 5 | .... | 23 | .... | .... | .... | 74 | 1 chasse-neige. |
| 1 | .... | .... | .... | 1 | .... | 10 | .... | 10 | .... | .... | .... | 75 | |
| 1 | .... | .... | .... | 1 | .... | *7 | .... | 22 | .... | .... | .... | 76 | *Y compris 1 fourg. de conduct. Aussi 1 chasse-neige en propriété, 1 *flanger.* |
| 5 | .... | .... | .... | 3 | .... | 7 | .... | 61 | .... | .... | .... | 77 | 1 chasse-neige, 1 *flanger.* |
| 8 | .... | .... | .... | 2 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 78 | |
| 1 | .... | .... | .... | 1 | .... | .... | .... | 2 | .... | .... | .... | 79 | |
| .... | .... | .... | .... | .... | .... | *9 | .... | .... | .... | 25 | .... | 80 | *Fourgons de conducteurs. |
| .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 81 | |
| .... | 2 | .... | .... | .... | .... | .... | *4 | .... | .... | .... | .... | 82 | *3 fourg. de cond., 1 wag. d'équipe. Aussi 1 chasse-neige en propriété, 1 *flanger.* |
| .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 83 | |
| 2 | .... | 3 | .... | .... | .... | *3 | .... | 11 | .... | 610 | .... | 84 | *Y compris 2 fourg. de conduct. Aussi 1 chasse-neige en propriété, 1 *flanger.* |
| 3 | 1 | .... | .... | 1 | .... | 2 | .... | 48 | .... | .... | .... | 85 | 1 chasse-neige, 1 *flanger.* |
| 2 | .... | 4 | .... | 2 | .... | 40 | .... | 54 | .... | .... | .... | 86 | 4 ch.-neige, 2 *flangers.* *Wagon officiel. |
| 1 | 1 | 1 | .... | 2 | .... | .... | .... | .... | 20 | .... | .... | 87 | |
| .... | .... | .... | .... | 1 | .... | .... | .... | 1 | .... | .... | .... | 88 | |
| 6 | .... | 6 | .... | 4 | .... | *66 | .... | 33 | .... | .... | .... | 89 | *Y compris 3 fourg. de conduct., 1 wag d'équipe. †Wagon officiel. |
| 3 | .... | 1 | .... | .... | .... | 6 | .... | 9 | .... | .... | .... | 90 | 1 chasse-neige et *flanger.* |
| 1 | .... | .... | .... | 1 | .... | 3 | .... | 15 | .... | .... | .... | 91 | |
| .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 92 | |
| 1047 | 38 | 684 | 4 | 663 | 11 | 34,939 | 2532 | 15,149 | 203 | 4,931 | .... | | |

N° 4.—État sommaire des opérations de l'année, et du

| Numéro. | Nom du chemin de fer. | Milles parcourus. | Nombre de milles parcourus par les trains. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Convois de voyageurs | Convois de marchandises. | Trains omnibus. | Total de milles parcourus. |
| 1 | Cie houillère et de ch. de fer d'Alberta... | 64·62 | ........... | ...... ... | 33,066 | 33,066 |
| 2 | Albert-Sud ............ ....... ...... | 16·00 | .. ........ | 1,440 | 480 | 1,920 |
| 3 | Atlantique et Lac-Supérieur, y compris—<br>Baie-des-Chaleurs.................<br>Grand-Oriental (pas de trafic) .......<br>Vallée de l'Ottawa ( do ) ....... | 80·00 | 16,513 | 5,637 | ........ | 22,150 |
| 4 | Ch. de fer et de nav., Baie de Quinté..<br>Kingston, Napanee et de l'Ouest..... | 64·82 | ............ | ............ | 133,536 | 133,536 |
| 5 | Berlin et Waterloo (électrique).......... | 3·00 | 72,760 | ............ | .......... | 72,760 |
| 6 | Brockville, Westport et Saut-Ste-Marie.. | 45·00 | 1,078 | 1,220 | 30,510 | 32,808 |
| 7 | Bouctouche et Moncton........ ........ | 32·00 | ......... | ............ | 20,672 | 20,672 |
| 8 | Calgary et Edmonton................... | 295·07 | ........... | 4,257 | 69,377 | 73,634 |
| 9 | Canada-Atlantique .............138·00<br>Comtés du Centre ........... 38·00 | 176·00 | 223,281 | 270,582 | 31,234 | 525,097 |
| 10 | Canada-Est ..... ...................... | 136·00 | 91,104 | 83,309 | 38,265 | 212,678 |
| 11 | Canada-Sud ............... ......... | 382·19 | 1,139,707 | 2,211,589 | 156,124 | 3,507,420 |
| | Ch. de fer du gouvernement canadien— | | | | | |
| 12 | Intercolonial ......................... | 1,150·50 | 1,304,657 | 2,537,845 | ......... | 3,842,502 |
| 13 | Ile du Prince-Edouard .................. | 210·00 | 89,134 | 161,191 | ...... .. | 250,325 |
| 14 | C. f. Canadien du Pacifiq., prop. 4,119·10<br>Lignes affermées—<br>Frédéricton .... .......... 22·40<br>Nouveau-Brunswick ........ 175·00<br>Nouv.-Brunswick et Canada. 118·00<br>Saint-Jean et Maine ........ 92·00<br>Pont de Saint-Jean et ch. de fer de prolongement... ... 2·00<br>St-Stephen et Milltown..... 4·64<br>Vallée de la Tobique........ 28·00<br>Cap de la Madeleine........ 2·32<br>Montréal et Lac-Maskinongé .. .. ..... ....... 12·90<br>Montréal et Ouest .......... 66·90<br>Atlantique et Nord-Ouest... 205·00<br>Montréal et Ottawa.......... 52·80<br>Ontario et Québec........... 469·00<br>Saint-Laurent et Ottawa.... 58·40<br>Credit-Valley............... 175·10<br>Jonction de Guelph......... 15·00<br>Toronto, Hamilton et Buffalo ........... ........ 2·70<br>Toronto, Grey et Bruce...... 191·30<br>Pacifique d'Ontario-Ouest... 26·60<br>Manitoba et Colonisation du Sud-Ouest .... ......... 215·20<br>Cie houil. et de c.f. d'Alberta 109·50<br>Colombie et Kootenay ...... 28·50<br>Nakusp et Slocan. ......... 36·90<br>Shuswap et Okanagan....... 51·00 | 6,280·26 | 5,429,998 | 7,610,614 | 1,120,476 | 14,161,088 |
| 15 | Caraquette ... ........... . ........ | 68·00 | .......... | ............ | 34,100 | 34,100 |
| 16 | Carillon et Grenville.................. | 13·00 | 5,800 | 200 | .......... | 6,000 |
| 17 | Ontario-Central ................104·00<br>Ontario, Belmont et Northern.. 9·60 | 113·60 | 14,074 | 6,372 | 81,974 | 102,420 |
| 18 | Central du Nouveau-Brunswick......... | 75·66 | ............ | ............ | 43,200 | 43,200 |
| 19 | Cie de ch. de f. et de houille de Cumberland | 32·00 | ............ | ............ | 66,643 | 66,643 |
| 20 | Dominion-Atlantic, y compris—<br>Windsor et Annapolis......... 87·50<br>Vallée de la Cornwallis ...... 14·00<br>Yarmouth et Annapolis... .. .. 87·00<br>Emb. de Windsor, Intercolonial. 32·00 | 220·50 | 209,896 | 276,806 | ... .... | 486,702 |
| 21 | Comté de Drummond................. | 90·53 | 40,985 | 5,000 | 48,710 | 94,695 |

nombre de milles parcourus, pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

| Nombre de milles parcourus par les locomotives. | Nombre total des voyageurs transportés. | Nombre de tonneaux de 2,000 liv. de marchandises manutentionnées. | Moyenne de la vitesse des convois de voyageurs—Milles à l'heure. | Moyenne de la vitesse des convois de marchandises—Milles à l'heure. | Numéro. | Observations. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 61,329 | 1,016 | 43,997 | ........ | 14 | 1 | De Lethbridge à Coutts, sur la frontière internationale—cette partie du chemin de fer de Dunmore à Lethbridge, 109·50 milles, est exploitée à bail par le C.C.P. |
| 1,920 | 80 | 5,616 | ........ | 16 | 2 | |
| 27,418 | 4,211 | 2,070 | 16 | ........ | 3 | Une partie seulem. du ch. de fer Atlantique et Supérieur (Métapédia à Caplin, section Baie-des-Chaleurs, 80 milles) fut exploitée durant l'année finissant le 30 juin 1897, et ces 80 milles ne furent exploités que 3 mois. |
| 133,536 | 50,884 | 189,788 | ........ | ........ | 4 | |
| ........ | 211,735 | ........ | ........ | 6 | 5 | |
| 34,102 | 27,792 | 14,583 | 20 | ........ | 6 | |
| 21,703 | 10,240 | 16,410 | 16 | ........ | 7 | |
| 74,746 | 9,476 | 27,018 | 17 | ........ | 8 | |
| 623,679 | 187,887 | 643,293 | 35 | 15 | 9 | |
| 219,432 | 54,095 | 100,980 | 30 | 18 | 10 | |
| 4,390,776 | 491,071 | 3,522,052 | 43 | 27 | 11 | |
| 4,714,661 | 1,501,690 | 1,296,028 | 25 | 15 | 12 | |
| 353,991 | 121,498 | 52,147 | 20 | 14 | 13 | |
| 18,683,856 | 2,987,163 | 4,640,578 | 28 | 17 | 14 | St-Stephen et Milltown exploité 2 mois seulement, expiré le 30 juin 1897. Le ch. de fer du Pac. Can. a affermé des droits de parcours sur la ligne du Grand Tronc de Toronto à la Jonction d'Hamilton. |
| 34,100 | 5,572 | 10,229 | ........ | 15 | 15 | |
| 6,500 | 6,335 | 260 | 25 | 20 | 16 | |
| 102,420 | 53,599 | 83,903 | 25 | 20 | 17 | |
| 43,200 | 10,754 | 18,978 | ........ | 15 | 18 | |
| 117,346 | 18,776 | 329,694 | ........ | 20 | 19 | |
| 486,702 | 212,347 | 159,148 | 30 | 15 | 20 | Droits de parcours sur l'Intercolonial depuis Halifax jusqu'à la Jonction de Windsor, 14 milles. |
| 96,430 | 22,593 | 126,040 | 20 | 15 | 21 | |

N° 4—État sommaire des opérations de l'année, et du

| Numéro. | Nom du chemin de fer. | Milles parcourus. | Nombre de milles parcourus par les convois. Convois de voyageurs. | Convois de marchandises. | Trains omnibus. | Total de milles parcourus. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 22 | Elgin et Havelock | 27·00 | ... | ... | 16,902 | 16,902 |
| 23 | Erié et Huron | 76·75 | 61,610 | 47,502 | 49,087 | 158,199 |
| 24 | Esquimalt et Nanaïmo | 78·00 | 98,913 | 36,984 | ... | 135,897 |
| 25 | Cie de pont et c. f. Frédéricton et Ste-Marie | 1·33 | ... | ... | ... | ... |
| 26 | Grand-Tronc ... 884·25 | | | | | |
| | Grand-Occidental ... 561·80 | | | | | |
| | Brantford, Norfolk et Port-Burwell ... 34·78 | | | | | |
| | Buffalo et Lac-Huron ... 162·00 | | | | | |
| | Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié ... 172·75 | | | | | |
| | Embranch. d'Owen-Sound ... 12·42 | | | | | |
| | London, Huron et Bruce ... 69·01 | | | | | |
| | Jonction de Waterloo ... 10·25 | | | | | |
| | Norfolk-Sud ... 17·00 | | | | | |
| | Wellington, Grey et Bruce ... 168·13 | | | | | |
| | Nord ... 172·10 | 3,146·98 | 5,516,050 | 9,000,545 | 1,795,645 | 16,312,240 |
| | Simcoe-Nord ... 33·34 | | | | | |
| | Hamilton et Nord-Ouest ... 173·90 | | | | | |
| | Nord et Jonction du Pacifique 111·37 | | | | | |
| | Ligne de ceinture, Toronto ... 12·70 | | | | | |
| | Midland ... 166·78 | | | | | |
| | Grande-Jonction ... 85·40 | | | | | |
| | Toronto et Nipissingue ... 85·00 | | | | | |
| | Jonction du Lac-Simcoe ... 26·55 | | | | | |
| | Victoria ... 53·20 | | | | | |
| | Whitby, Port-Perry et Lindsay 46·50 | | | | | |
| | Union-Jacques-Cartier ... 6·50 | | | | | |
| | Montréal et Jonc. de Champlain 61·75 | | | | | |
| | Jonction de Beauharnois ... 19·50 | | | | | |
| 27 | Grand-Nord | 28·00 | ... | ... | 17,808 | 17,808 |
| 28 | Grand-Central du Nord-Ouest | 50·93 | 237 | 1,997 | 10,718 | 12,952 |
| 29 | Hamilton, Grimsby et Beamsville | 23·00 | 192,952 | ... | ... | 192,952 |
| 30 | Hamilton et Dundas (électrique) | 6·00 | 38,544 | ... | ... | 38,544 |
| 31 | Hereford | 53·30 | 35,407 | 73,765 | ... | 109,172 |
| 32 | Hull (électrique) | 6·30 | 196,616 | 9,601 | ... | 206,217 |
| 33 | Irondale, Bancroft et Ottawa | 45·00 | ... | ... | 27,800 | 27,800 |
| 34 | Joggins, act. Cie ch. de f. et houille du Can. | 12·00 | 1,200 | 1,200 | 14,400 | 16,800 |
| 35 | Kaslo et Slocan | 31·80 | 5,379 | 4,665 | 22,630 | 32,674 |
| 36 | Kent-Nord, y compris Saint-Louis et Richibouctou | 34·00 | ... | ... | 18,366 | 18,366 |
| 37 | Kingston et Pembroke | 112·85 | 65,312 | 5,456 | 63,004 | 133,772 |
| 38 | L'Assomption | 3·00 | ... | ... | 6,194 | 6,194 |
| 39 | Lac-Érié et Rivière-Détroit ... 88·05<br>London et Port-Stanley ... 23·75 | 111·80 | 153,366 | 6,310 | 65,481 | 225,157 |
| 40 | Cie de canal et de ch. de f. du Lac-Manitoba | 100·74 | ... | ... | 17,548 | 17,548 |
| 41 | Lotbinière et Mégantic | 30·34 | ... | ... | 9,360 | 9,360 |
| 42 | Manitoba et Nord-Ouest; ... 234·50<br>Saskatchewan et Ouest ... 15·47 | 249·97 | 45,207 | 40,112 | 33,525 | 118,844 |
| 43 | Vallée de Massawippi | 36·00 | 71,808 | 105,594 | ... | 177,402 |
| 44 | Colonisation de Montfort | 21·00 | 6,074 | 4,315 | 2,817 | 13,206 |
| 45 | Montréal et Atlantique, ci-devant Sud-Est ... 140·10<br>Lac Champlain et Jonction du Saint-Laurent ... 61·40 | 201·50 | 129,607 | 187,010 | 105,830 | 422,447 |
| 46 | Ile de Montréal et ligne de ceinture | 11·60 | 95,738 | ... | ... | 95,738 |
| 47 | Parc et Ile de Montréal (électrique) | 40·88 | 456,253 | ... | ... | 456,253 |
| 48 | Montréal, Portland et Boston, aujourd'hui Montréal et Ligne Provinciale | 40·60 | 32,311 | 19,604 | 11,094 | 63,009 |
| 49 | Montreal et Jonction de Vermont | 23·60 | 68,436 | 100,687 | 1,514 | 170,637 |
| 50 | Nelson et Fort Sheppard | 59·40 | 36,004 | 21,681 | ... | 57,685 |
| 51 | Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard | 36·00 | 4,296 | 8,499 | 22,500 | 35,295 |

nombre de milles parcourus, pour l'exercice terminé le 30 juin 1897—*Suite.*

| Nombre de milles parcourus par les locomotives. | Nombre total des voyageurs transportés. | Nombre de tonneaux de 2,000 liv. de marchandises manutentionnées. | Moyenne de la vitesse des convois de voyageurs — Milles à l'heure. | Moyenne de la vitesse des convois de marchandises—Milles à l'heure. | Numéro. | Observations. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 16,902 | 4,338 | 8,161 | ........ | 16 | 22 | |
| 173,022 | 90,827 | 106,666 | 25 | 15 | 23 | |
| 135,897 | 40,467 | 34,112 | 27 | 20 | 24 | |
| ........... | ........... | ........... | ........ | ........ | 25 | Compris dans le ch. de fer Canada-Est, dont les convois traversent ce pont, payant droit de passage. |
| 19,229,011 | 5,559,105 | 7,948,998 | 35 | 20 | 26 | Traction des convois sur l'embranchement de la Chaudière de l'Intercolonial, 6 milles. Le Cobourg, Blairton et Marmora non en exploitation. |
| 17,976 | 6,688 | 6,713 | ........ | 25 | 27 | |
| 16,136 | 3,861 | 28,517 | 20 | 17 | 28 | |
| ........... | 227,157 | 1,000 | 15 | ........ | 29 | |
| 38,544 | 172,402 | ........... | 10 | ........ | 30 | |
| 109,172 | 10,749 | 109,946 | 20 | 12 | 31 | |
| ........... | 347,461 | 44,680 | 25 | ........ | 32 | |
| 28,665 | 4,683 | 23,190 | ........ | 18 | 33 | |
| 28,800 | 9,035 | 53,407 | 20 | 15 | 34 | |
| 32,930 | 28,307 | 23,754 | 12 | 12 | 35 | |
| 18,366 | 5,602 | 9,077 | 18 | 18 | 36 | |
| 133,772 | 32,279 | 80,677 | 25 | 18 | 37 | |
| 6,194 | 5,597 | 487 | ........ | 15 | 38 | |
| 298,200 | 253,387 | 174,021 | 35 | 25 | 39 | |
| 19,423 | 4,557 | 7,837 | 18 | 18 | 40 | |
| 9,360 | 4,513 | 20,093 | 25 | 25 | 41 | |
| 155,467 | 33,331 | 146,912 | 27 | 15 | 42 | |
| 177,402 | 73,277 | 159,778 | 25 | 12 | 43 | Traction des convois sur le Grand-Tronc, de Sherbrooke à Lennoxville, 3 milles. |
| 15,389 | 3,121 | 5,139 | 15 | ........ | 44 | |
| 503,784 | 158,572 | 540,813 | 30 | 18 | 45 | |
| ........... | 121,841 | ........... | 14 | ........ | 46 | |
| ........... | 918,118 | ........... | 8 | ........ | 47 | |
| 63,009 | 66,217 | 39,028 | 30 | 12 | 48 | |
| 170,637 | 107,617 | 702,007 | 40 | 15 | 49 | |
| 57,982 | 28,948 | 38,587 | 20 | 12 | 50 | |
| 39 980 | 16,609 | 29,795 | 20 | 15 | 51 | |

N° 4—ÉTAT sommaire des opérations de l'année, et du

| Numéro. | Nom du chemin de fer. | Milles parcourus. | Nombre de milles parcourus par les convois. | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Convois de voyageurs. | Convois de marchandises. | Trains omnibus. | Total de milles parcourus. |
| 52 | Parc des Chutes et Riv.-Niagara et ch. de fer électrique | 13·68 | 225,639 | 480 | ........ | 226,119 |
| 53 | Pacifique-Nord et Manitoba | 265·11 | 88,201 | 87,048 | 33,570 | 209,819 |
| 54 | Nosbonsing et Nipissingue | 5·50 | ........ | 12,190 | ........ | 12,190 |
| 55 | Central de la Nouvelle-Ecosse | 74·00 | 11,319 | ........ | 48,704 | 60,023 |
| 56 | Cie d'acier de la N.-E., ci-devant Cie de fer, de houille et de ch. de fer de New-Glasgow | 12·50 | ........ | ........ | 15,700 | 15,700 |
| 57 | Montagne-d'Orford | 26·50 | 17,584 | 6,328 | 8,599 | 32,511 |
| 58 | Chemin de fer électrique d'Oshawa | 8·50 | 33,336 | 10,955 | ........ | 44,291 |
| 59 | Ottawa et Gatineau | 56·50 | 20,998 | 941 | 34,315 | 56,254 |
| 60 | Ottawa, Arnprior et Parry-Sound | 260·30 | 198,926 | 152,652 | 12,193 | 363,771 |
| 61 | Cie de ch. de f. et de carrière de Philipsburg | 6·75 | 720 | 186 | ........ | 906 |
| 62 | Jonction Pontiac du Pacifique | 71·00 | 955 | 2,241 | 47,119 | 50,315 |
| 63 | Pontiac et Renfrew | 4·25 | ........ | ........ | ........ | ........ |
| 64 | Port-Arthur, Duluth et Ouest | 85·50 | 1,412 | ........ | 14,466 | 15,878 |
| 65 | Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan | 253·96 | ........ | ........ | 54,734 | 54,734 |
| 66 | Québec et Lac-Saint-Jean .......242·00 } Basses-Laurentides ........... 39·50 } | 281·50 | 88,369 | 42,477 | 67,735 | 198,581 |
| 67 | Québec-Central | 213·50 | 142,225 | 233,034 | 39,849 | 415,108 |
| 68 | Québec, Montmorency et Charlevoix | 30·00 | 49,861 | 4,341 | ........ | 54,202 |
| 69 | Montagne-Rouge | 9·53 | 3,027 | 5,747 | ........ | 8,774 |
| 70 | Salisbury et Harvey | 45·00 | ........ | ........ | 28,170 | 28,170 |
| 71 | Ligne Riveraine | 82·50 | 1,395 | ........ | 51,645 | 53,040 |
| 72 | Stanstead, Shefford et Chambly | 43·00 | 35,480 | 34,491 | 8,703 | 78,674 |
| 73 | Tunel Saint-Clair | 2·23 | ........ | ........ | ........ | ........ |
| 74 | Sainte-Catherine et Niagara-Central | 12·35 | 12,000 | 2,000 | 6,000 | 20,000 |
| 75 | Saint-Laurent et Adirondack | 33·00 | 103,574 | 4,189 | 51,403 | 159,166 |
| 76 | Sydney et Louisbourg | 65·90 | 36,400 | 95,230 | ........ | 131,630 |
| 77 | Rive-Sud, ci-devant Montréal et Sorel | 44·67 | 30,870 | ........ | 28,170 | 59,040 |
| 78 | Témiscouata | 113·00 | 9,600 | ........ | 83,260 | 92,860 |
| 79 | Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique | 16·00 | 18,000 | ........ | 7,000 | 25,000 |
| 80 | Milles-Iles | 4·33 | ........ | ........ | 17,850 | 17,850 |
| 81 | Toronto, Hamilton et Buffalo | 83·93 | 115,992 | 48,881 | 1,978 | 166,851 |
| 82 | Comtés-Unis | 61·00 | 41,784 | ........ | 41,316 | 83,100 |
| 83 | Victoria et Sydney, C.-B | 16·26 | ........ | ........ | 23,808 | 23,808 |
| | | 16,550·17 | 17,237,974 | 23,595,000 | 4,947,877 | 45,780,851 |

nombre de milles parcourus, etc.—*Suite.*

| Nombre de milles parcourus par les locomotives. | Nombre total des voyageurs transportés. | Nombre de tonneaux de 2,000 liv. de marchandises manutentionnées. | Moyenne de vitesse des convois de voyageurs—Milles à l'heure. | Moyenne de vitesse des convois de marchandises — Milles à l'heure. | Numéro. | Observations. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ........... | 336,954 | 2,095 | 9 | 8 | 52 | |
| 216,935 | 36,241 | 138,531 | 27 | 13 | 53 | |
| 13,762 | ..... .. .. | 264,320 | ........ | 20 | 54 | |
| 66,200 | 36,341 | 22,276 | 20 | ........ | 55 | |
| 15,700 | 8,113 | 162,283 | 15 | 15 | 56 | |
| 32,511 | 5,794 | 31,269 | 25 | 15 | 57 | |
| 44,291 | 93,216 | 22,086 | ........ | ........ | 58 | |
| 56,267 | 45,636 | 16,936 | 30 | 20 | 59 | |
| 478,885 | 92,419 | 183,376 | 30 | 12 | 60 | |
| 906 | 363 | 1,019 | 20 | ........ | 61 | |
| 50,551 | 20,740 | 15,828 | 30 | 20 | 62 | |
| .. ........ | ............ | 1,000 | ... .... | ........ | 63 | |
| 16,018 | 3.486 | 15,538 | 20 | 15 | 64 | |
| 55,420 | 3,135 | 16,229 | 17 | 17 | 65 | |
| 276,657 | 130,009 | 150,346 | 22 | 12 | 66 | |
| 442,332 | 132,086 | 260,880 | 25 | 15 | 67 | Traction des convois sur l'Intercolonial, de la Jonction d'Harlaka à Lévis, 5 milles. |
| 54,449 | 203,916 | 11,547 | 21 | 21 | 68 | |
| 8,774 | 15,286 | 29,242 | 10 | 8 | 69 | Exploité du 19 décembre 1896 au 30 juin 1897. |
| 30,850 | 9,701 | 33,910 | 18 | 18 | 70 | |
| 53,666 | 12,885 | 10,988 | 25 | 20 | 71 | |
| 78,674 | 128,101 | 654,630 | 23 | 12 | 72 | |
| 44,906 | ........... | ...... .... | ........ | . ...... | 73 | |
| 20,000 | 15,561 | 74,107 | 25 | 20 | 74 | |
| 187,453 | 72,942 | 147,345 | 40 | 25 | 75 | Traction des convois sur le Grand-Tronc, Valleyfield à Beauharnois, 13·20 milles ; aussi sur le Pacifique Canadien, de la Jonction d'Adirondack à Montréal, 8·70 miles. |
| 136,800 | 47,511 | 1,207,238 | 25 | 17 | 76 | |
| 59,040 | 91,229 | 9,116 | 30 | 22 | 77 | |
| 92,950 | 14,693 | 28,995 | 22 | 16 | 78 | |
| 25,000 | 21,000 | 6,341 | 30 | 30 | 79 | |
| 17,850 | 19,557 | 12,323 | 20 | 20 | 80 | |
| 320,208 | 100,275 | 98,403 | 40 | 20 | 81 | |
| 84,600 | 28,426 | 29,281 | 30 | 18 | 82 | Traction des convois sur le Montréal et Atlantique, Jonction de Saint-Robert à Sorel, 5 milles. |
| 23,968 | 18,242 | 16,646 | 25 | 25 | 83 | |
| 54,729,490 | 16,171,338 | 25,300,331 | | | | |

N° 5.—ÉTAT sommaire du transport des marchandises

| Numéro. | Nom du chemin de fer. | Longueur de la voie. | Farine. | | Grain. | | Bes |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Barils. | Tonn'x. | Boisseaux. | Tonn'x. | Nombre. |
| 1 | Cie de ch. de fer et de houille d'Alberta | 64·62 | 450 | 45 | 3,520 | 88 | ........ |
| 2 | Albert-Sud ... .......... ...... | 16·00 | 85 | 8 | .......... | ...... | ........ |
| 3 | Atlantique et Lac-Supérieur, y comp.—<br>Baie-des-Chaleurs.......... 80·00<br>Great-Eastern.......non exploité.<br>Vallée de l'Ottawa do | ......<br>80·00 | 2,341<br>........ | 234<br>........ | 6,806<br>.......... | 115<br>........ | 6<br>........ |
| 4 | Cie de chemin de fer et de navigation de la Baie de Quinté........ ..<br>Kingston, Napanee et de l'Ouest.. | 64·82 | 27,480 | 2,748 | 85,455 | 2,350 | 5,090 |
| 5 | Berlin et Waterloo (électrique).. ... | 3·00 | ........ | ........ | .......... | ........ | ........ |
| 6 | Brockville, Westport et Saut-Ste-Marie. | 45·00 | 23,683 | 2,373 | 139,863 | 4,196 | 7,370 |
| 7 | Bouctouche et Moncton.......... .. | 32·00 | ........ | ........ | .......... | ........ | ........ |
| 8 | Calgary et Edmonton................ | 295·07 | 18,457 | 1,846 | 234,235 | 4,638 | 15,479 |
| 9 | Canada-Atlantique.. .. .....138·00<br>Comtés du Centre ........ 38·00 | 176·00 | 101,080 | 10,108 | 1,497,100 | 29,942 | 24,488 |
| 10 | Canada-Est.......................... | 136·00 | 63,807 | 6,380 | 129,698 | 2,204 | 544 |
| 11 | Canada-Sud ....................... .... | 382·19 | 1,721,110 | 172,111 | 25,896,905 | 585,788 | 880,000 |
| | Chemins de fer de l'Etat— | | | | | | |
| 12 | Intercolonial ..... .......... ..... | 1,150·50 | 847,701 | 84,770 | 1,093,499 | 19,315 | 72,082 |
| 13 | Ile du Prince-Edouard............. | 210·00 | 16,213 | 1,723 | 728,622 | 12,371 | 7,830 |
| 14 | Pacifique Canadien.........4,119·10<br>Lignes affermées—<br>Frédéricton ............ 22·40<br>Nouveau-Brunswick......175·00<br>N.-Brunswick et Canada..118·00<br>Saint-Jean et Maine...... 92·00<br>Pont de Saint-Jean et ch. de fer de Prolongement. 2·00<br>St-Stephen et Milltown.. 4·64<br>Vallée de la Tobique..... 28·00<br>Cap de la Madeleine..... 2·32<br>Montréal et L. Maskinongé 12·90<br>Montréal et de l'Ouest.... 66·90<br>Atlantique et Nord-Ouest.205·00<br>Montréal et Ottawa...... 52·80<br>Ontario et Québec.. .....469·00<br>Saint-Laurent et Ottawa. 58·40<br>Credit-Valley. ....... ..175·10<br>Jonction de Guelph...... 15·00<br>Toronto, Hamilton et Buffalo.......... ..... 2·70<br>Toronto, Grey et Bruce..191·30<br>Pacifique d'Ontario-Ouest 26·60<br>Manitoba et Colonisation du Sud-Ouest..........215·20<br>Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta .....109·50<br>Colombie et Kootenay ... 28·50<br>Nakusp et Slocan ....... 36·90<br>Shuswap et Okanagan.... 51·00 | 6,280·26 | 3,061,015 | 306,101 | 31,038,819 | 808,364 | 614,053 |
| 15 | Caraquet........................... | 68·00 | 7,200 | 720 | 1,000 | 17 | 44 |
| 16 | Carillon et Grenville.......... . ... | 13·00 | 150 | 15 | .......... | ........ | 130 |
| 17 | Ontario-Central..............104·00<br>Ontario, Belmont et Northern 9·60 | 113·60 | 9,398 | 921 | 249,920 | 6,248 | 3,712 |
| 18 | Central du Nouveau-Brunswick....... | 75·66 | 7,929 | ........ | .......... | ........ | ........ |
| 19 | Cie de ch. de f. et de houil., Cumberland | 32·00 | ........ | 792 | 32,958 | 560 | 50 |
| 20 | Atlantique du Canada, y compris—<br>Windsor et Annapolis...... 87·50<br>Vallée de la Cornwallis..... 14·00<br>Yarmouth et Annapolis.... 87·00<br>Embranchement Windsor de l'Intercolonial....... 32·00 | 220·50 | 90,434 | 9,043 | .......... | ........ | 9,183 |
| 21 | Comté de Drummond... .......... . | 90·53 | 22,730 | 2,302 | 24,552 | 417 | 37 |

pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

| tiaux. | Bois de toutes sortes, excepté le bois de chauffage. | | Bois de chauffage. | | Articles fabriqués. | Tous autres articles. | Total du poids transporté. | Numéro. | Observations. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ton'x. | Pieds, M.P. | Ton'x. | Cordes. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | | |
| ........ | 371,300 | 650 | ........ | ........ | 25 | *43,189 | 43,997 | 1 | Y compris 42,982 tonneaux de houille. |
| ........ | 3,700,000 | 5,550 | ........ | ........ | ........ | 58 | 5,616 | 2 | |
| 3 | 596,565 | 757 | ........ | ........ | 686 | 275 | 2,070 | 3 | Exploité par le gouvernement fédéral pour 5 mois expirés le 31 mai 1897. |
| ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | | |
| 2,036 | 45,521,714 | 79,663 | 16,296 | 24,444 | 44,363 | 34,184 | 189,788 | 4 | |
| ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 5 | |
| 1,296 | 458,088 | 684 | ........ | ........ | 4,907 | 1,127 | 14,583 | 6 | |
| ........ | 4,210,000 | 5,101 | 4,214 | 7,775 | 1,430 | *2,104 | 16,410 | 7 | *Y compris 1,491 tonneaux de produits. |
| 7,196 | 1,225,086 | 1,569 | 336 | 505 | 5,682 | 5,582 | 27,018 | 8 | |
| 6,122 | 273,816,000 | 376,497 | 25,446 | 41,985 | 22,001 | *156,638 | 643,293 | 9 | *Marchandises générales, lard, houille et foin. |
| 160 | 13,964,655 | 20,946 | 13,462 | 16,827 | 27,654 | 26,809 | 100,980 | 10 | |
| 176,449 | 233,000,000 | 350,008 | 74,000 | 37,031 | 440,957 | 1,759,708 | 3,522,052 | 11 | |
| 11,578 | 243,355,725 | 304,194 | 14,971 | 26,200 | 313,818 | 536,153 | 1,296,028 | 12 | |
| 963 | 2,270,626 | 3,525 | 2,055 | 3,879 | 29,686 | .......... | 52,147 | 13 | |
| 157,506 | 744,932,013 | 1,030,782 | 183,121 | 314,452 | 1,128,505 | 894,868 | 4,640,578 | 14 | |
| 22 | 5,000,000 | 6,200 | 250 | 360 | 600 | 2,310 | 10,229 | 15 | |
| 60 | ........ | ........ | ........ | ........ | 50 | 135 | 260 | 16 | |
| 1,856 | 11,858,000 | 14,823 | 13,574 | 27,149 | 28,655 | *4,251 | 83,903 | 17 | *Y compris 1,713 ton. de minerai de fer. |
| ........ | 9,500,000 | 11,256 | 10,857 | 1,901 | ........ | *5,821 | 18,978 | 18 | *Y comp. 1,133 ton. h. |
| 25 | 9,656,000 | 12,070 | ........ | ........ | 5,269 | *310,978 | 329,694 | 19 | *Houille. |
| 2,015 | 15,467,800 | 23,201 | 2,505 | 3,758 | 36,163 | *84,968 | 159,148 | 20 | *Y compris pommes, pommes de terre, foin, minéraux, etc |
| 41 | 21,275,641 | 31,067 | 13,387 | 17,896 | 6,297 | 68,020 | 126,040 | 21 | |

N° 5.—État sommaire du transport des

| Numéro. | Nom du chemin de fer. | Milles parcourus. | Farine. | | Grain. | | Bes |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Barils. | Tonnes. | Boisseaux. | Ton'x. | Nombre. |
| 22 | Elgin et Havelock | 27·00 | 1,839 | 183 | 1,152 | 19 | 209 |
| 23 | Erié et Huron | 76·75 | 202,343 | 20,234 | 642,708 | 16,113 | 38,991 |
| 24 | Esquimalt et Nanaïmo | 78 00 | 2,970 | 297 | 11,500 | 343 | 2,643 |
| 25 | Cie de chemin de fer et pont de Frédéricton et Sainte-Marie | 1·33 | ...... | ......... | .......... | ........ | ......... |
| 26 | Grand-Tronc ..... 884·25 | | | | | | |
| | Grand-Occidental ..... 561·80 | | | | | | |
| | Brantford, Norfolk et Port-Burwell ..... 34·78 | | | | | | |
| | Buffalo et Lac-Huron ..... 162·00 | | | | | | |
| | Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié ..... 172·75 | | | | | | |
| | Embranch. d'Owen-Sound.. 12·42 | | | | | | |
| | London, Huron et Bruce ... 69·01 | | | | | | |
| | Jonction de Waterloo ..... 10·25 | | | | | | |
| | Norfolk-Sud ..... 17·00 | | | | | | |
| | Wellington, Grey et Bruce. 168·13 | | | | | | |
| | Nord ..... 172·10 | | | | | | |
| | Simcoe-Nord ..... 33·34 | | | | | | |
| | Hamilton et Nord-Ouest ... 173·90 | 3,146·98 | 4,180,650 | 418,065 | 43,773,320 | 1,094,333 | 1,841,135 |
| | Nord et Jonct. du Pacifique. 111·37 | | | | | | |
| | Ligne de ceint. de Toronto,. 12·70 | | | | | | |
| | Midland ..... 166·78 | | | | | | |
| | Grande-Jonction ..... 85·40 | | | | | | |
| | Toronto et Nipissingue. ... 85·00 | | | | | | |
| | Jonction du Lac-Simcoe .... 26·50 | | | | | | |
| | Victoria ..... 53·25 | | | | | | |
| | Whitby, Port-Perry et Lindsay ..... 46·50 | | | | | | |
| | Union-Jacques-Cartier ..... 6·50 | | | | | | |
| | Jonction de Montréal et Champlain ..... 61·75 | | | | | | |
| | Jonction de Beauharnois ... 19·50 | | | | | | |
| 27 | Grand-Nord | 28·00 | 15,403 | 1,540 | 7,500 | 194 | 11 |
| 28 | Grand-Central du Nord-Ouest | 50 93 | 650 | 65 | 650,000 | 21,859 | 2,158 |
| 29 | Hamilton, Grimsby et Electrique de Beamsville | 23·00 | ......... | ......... | ......... | ......... | ......... |
| 30 | Electrique de Hamilton et Dundas | 6·00 | ......... | ......... | ......... | ......... | ......... |
| 31 | Hereford | 53·30 | 8,880 | 888 | 37,371 | 662 | ......... |
| 32 | Electrique de Hull | 6·30 | 600 | 60 | 88,200 | 15,000 | 1,500 |
| 33 | Irondale, Bancroft et Ottawa | 45 00 | 5,638 | 552 | 3,780 | 64 | 427 |
| 34 | Joggins, m. Cie de h. et de c. de f. du Can | 12·00 | 1,527 | 155 | 12,435 | 207 | 11 |
| 35 | Kaslo et Slocan | 31·80 | 900 | 90 | 9,625 | 155 | 648 |
| 36 | Kent-Nord<br>Saint-Louis et Richibouctou | 34·00 | 5,463 | 546 | 706 | 15 | 26 |
| 37 | Kingston et Pembroke | 112·85 | 9,450 | 945 | 29,500 | 885 | 60 |
| 38 | L'Assomption | 3·00 | 900 | 90 | ......... | ......... | ......... |
| 39 | Lac-Erié et Rivière-Détroit... 88·05<br>London et Port-Stanley .... 23·75 | 111·80 | 11,764 | 2,270 | 585,994 | 16,913 | 25,895 |
| 40 | Cie de C.F. et de canal, Lac-Manitoba. | 100·74 | 3,640 | 364 | 139,015 | 3,873 | 165 |
| 41 | Lotbinière et Mégantic | 30·34 | 830 | 83 | 2,000 | 30 | ......... |
| 42 | Manitoba et Nord-Ouest ..... 234·50<br>Saskatchewan et Ouest ..... 15·47 | 249·97 | 85,366 | 8,537 | 2,829,713 | 74,350 | 15,360 |
| 43 | Vallée de Massawippi | 36·00 | 6,310 | 631 | 280,000 | 5,600 | 3,000 |
| 44 | Colonisation de Montfort | 21·00 | 2,677 | 295 | 1,016 | 20 | ......... |
| 45 | Montréal et Atlantique, ci-devant Sud-Est ..... 140·10<br>Lac-Champlain et Jonction du Saint-Laurent ..... 61·40 | 201·50 | 239,577 | 23,958 | 3,014,010 | 53,981 | 28,814 |
| 46 | Ligne de ceinture de l'Ile de Montréal | 11·60 | ......... | ......... | ......... | ......... | ......... |
| 47 | Parc et Ile de Montréal, électrique | 40·88 | ......... | ......... | ......... | ......... | ......... |
| 48 | Montréal, Portland et Boston, maintenant Montréal et Ligne Provinciale | 40·60 | 4,310 | 431 | 9,290 | 279 | |

marchandises pour l'exercice terminé le 30 juin 1897—*Suite.*

| tiaux. | Bois de toutes sortes, excepté le bois de chauffage. | | Bois de chauffage. | | Articles fabriqués | Tous autres articles. | Total du poids transporté | Numéro. | Observations. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ton'x. | Pieds, M.P. | Ton'x. | Cordes. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | | |
| 48 | 3,702,000 | 6,170 | 212 | 425 | 1,092 | 224 | 8,161 | 22 | |
| 5,461 | 18,487,000 | 23,359 | 174 | 291 | 8,203 | *33,005 | 106,666 | 23 | *Y compr. 3,989 ton. de son. |
| 508 | 4,019,075 | 6,736 | 4,650 | 5,305 | 2,828 | 18,095 | 34,112 | 24 | |
| ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 25 | Compris dans le ch. de fer Canada-Est. |
| 368,227 | 466,457,500 | 932,915 | 124,164 | 186,246 | 816,654 | 4,132,558 | 7,948,998 | 26 | |
| 2 | 520,000 | 510 | 1,400 | 2,625 | 625 | 1,217 | 6,713 | 27 | |
| 527 | 950,500 | 2,007 | 2,500 | 869 | 1,446 | 1,744 | 28,517 | 28 | |
| ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 1,000 | 1,000 | 29 | Marchandises et fruits. |
| ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 30 | |
| 707 | 5,535,014 | 79,887 | 343 | 324 | 1,813 | 25,665 | 109,946 | 31 | |
| 500 | 17,020,000 | 25,350 | 2,000 | 3,000 | 498 | 272 | 44,680 | 32 | |
| 124 | 3,505,822 | 5,359 | 2,550 | 5,100 | 11,873 | 118 | 23,190 | 33 | |
| 5 | 660,000 | 1,193 | ........ | ........ | 819 | *51,028 | 53,407 | 34 | *Y compr. 50,902 ton. de houille. |
| 97 | 713,866 | 1,071 | ........ | ........ | 3,127 | 19,214 | 23,754 | 35 | |
| 11 | 126,000 | 780 | 1,198 | 1,290 | 6,435 | ........ | 9,077 | 36 | |
| 30 | 25,000,000 | 37,500 | 83,281 | 15,375 | 24,712 | 1,230 | 80,677 | 37 | |
| ........ | 30,000 | 36 | ........ | ........ | 73 | 288 | 487 | 38 | |
| 7,056 | 41,600,000 | 62,417 | 18,200 | 9,101 | 76,264 | ........ | 174,021 | 39 | |
| 59 | 414,510 | 356 | ........ | ........ | 2,216 | 969 | 7,837 | 40 | |
| ........ | 9,160,000 | 14,044 | 252 | 320 | ........ | 5,616 | 20,093 | 41 | |
| 5,654 | 6,591,500 | 8,045 | 538 | 695 | 12,522 | 37,109 | 146,912 | 42 | |
| 600 | 45,120,000 | 62,040 | ........ | ........ | 2,425 | *88,482 | 159,778 | 43 | *Y compr. 22,500 ton. de matte de cuivre. |
| ........ | 1,881,000 | 3,292 | 474 | 948 | 272 | 312 | 5,139 | 44 | |
| 5,936 | 104,239,740 | 140,685 | 19,708 | 29,562 | 135,475 | 151,216 | 540,813 | 45 | |
| ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 46 | |
| ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ | 47 | |
| 10 | 3,121,000 | 3,907 | 136 | 195 | 2,423 | 31,783 | 39,028 | 48 | Y c. 15,212 ton. foin |

N° 5.—ETAT sommaire du transport des

| Numéro. | Nom du chemin de fer. | Milles parcourus. | Farine. | | Grain. | | Bes |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Barils. | Tonn'x. | Boisseaux. | Tonn'x. | Nombre. |
| 49 | Jonction de Montréal et du Vermont. | 23·60 | 364,720 | 36,472 | 5,463,697 | 164,075 | 581,052 |
| 50 | Nelson et Fort-Sheppard.... | 59·40 | 2,630 | 263 | 2,300 | 71 | 480 |
| 51 | Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard.. | 36·00 | 18,847 | 1,884 | 21,540 | 334 | 828 |
| 52 | Parc des Chutes de la Rivière Niagara, (électrique)........ | 13·68 | .... | ........ | ........ | ........ | ........ |
| 53 | Pacifique-Nord et Manitoba....... | 265·11 | 12,490 | 1,249 | 1,466,485 | 42,557 | 1,982 |
| 54 | Nosbonsing et Nipissingue......... | 5·50 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| 55 | Central de la Nouvelle-Ecosse........ | 74·00 | 11,153 | 1,115 | 1,646 | 20 | 265 |
| 56 | Cie de ch. de f., de houille et fer de New-Glasgow, maint. Cie d'acier de la N.E | 12·50 | 515 | 52 | 1,550 | 26 | 3 |
| 57 | Montagne-d'Orford................ | 26·50 | 5,270 | 527 | 39,460 | 747 | 489 |
| 58 | Chemin de fer électrique d'Oshawa... | 8·50 | ........ | ........ | 34,582 | 951 | 3 |
| 59 | Ottawa et Gatineau.................. | 56·50 | 13,537 | 1,356 | 49,576 | 1,053 | 1,977 |
| 60 | Ottawa, Arnprior et Parry-Sound.... | 260·30 | 18,830 | 1,883 | 384,500 | 7,690 | 12,448 |
| 61 | Cie de ch. de fer et carr. de Philipsburg | 6·75 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| 62 | Jonction du Pacifique à Pontiac ..... | 71·00 | 3,880 | 388 | 221,300 | 4,076 | 4,045 |
| 63 | Pontiac et Renfrew.................. | 4·25 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| 64 | Port-Arthur, Duluth et Ouest........ | 85·50 | ........ | ........ | ........ | ........ | 35 |
| 65 | Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan.................. | 253·96 | 7,320 | 732 | 275,474 | 8,139 | 2,318 |
| 66 | Québec et Lac-Saint-Jean.... 242·00 }<br>Basses-Laurentides ........ 39·50 } | 281·50 | 57,354 | 5,735 | 33,061 | 661 | 1,369 |
| 67 | Québec-Central .................. | 213·50 | 126,524 | 12,652 | 31,274 | 938 | 10,580 |
| 68 | Québec, Montmorency et Charlevoix... | 30·00 | 3,792 | 378 | 10,107 | 216 | 49 |
| 69 | Montagne-Rouge.................... | 9·53 | 2,060 | 206 | 2,000 | 101 | 250 |
| 70 | Salisbury et Harvey ................ | 45·00 | 4,866 | 486 | 29,527 | 501 | 214 |
| 71 | Ligne Riveraine.................... | 82·50 | 6,242 | 624 | 8,950 | 149 | 376 |
| 72 | Stanstead, Shefford et Chambly....... | 43·00 | 373,490 | 37,349 | 5,346,099 | 162,003 | 579,515 |
| 73 | Tunnel Saint-Clair................ | 2·23 | ........ | ........ | ........ | ........ | ........ |
| 74 | Sainte-Catherine et Niagara-Central.. | 12·35 | 1,392 | 139 | 24,038 | 480 | 89 |
| 75 | Saint-Laurent et Adirondack......... | 33·00 | 10,370 | 1,037 | 93,000 | 2,325 | 1,676 |
| 76 | Sydney et Louisbourg............... | 65·90 | 4,500 | 450 | ........ | ........ | 47 |
| 77 | Rive-Sud, ci-devant Montréal et Sorel | 44·67 | 1,153 | 115 | 17,916 | 322 | 138 |
| 78 | Témiscouata ...................... | 113·00 | 14,257 | 1,425 | 11,107 | 122 | 168 |
| 79 | Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique.... | 16·00 | 1,120 | 114 | 1,610 | 42 | 400 |
| 80 | Mille-Iles......................... | 4·33 | 1,300 | 130 | 13,818 | 380 | 1,178 |
| 81 | Toronto, Hamilton et Buffalo........ | 83·93 | 8,730 | 873 | 99,375 | 2,988 | 5,000 |
| 82 | Comtés-Unis...................... | 61·00 | 13,390 | 1,339 | 29,500 | 531 | 242 |
| 83 | Victoria et Sydney, C.-B............ | 16·26 | 725 | 72 | 16,711 | 333 | 648 |
| | | 16,550·17 | 11,816,797 | 1,191,564 | 127,021,990 | 3,184,339 | 4,808,885 |

marchandises pour l'exercice terminé le 30 juin 1897—*Fin.*

| tiaux. | Bois de toutes sortes, excepté le bois de chauffage. | | Bois de chauffage. | | Articles fabriqués. | Tous autres articles. | Total du poids transporté | Numéro. | Observations |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ton'x. | Pieds, M.P. | Ton'x. | Cordes. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | Ton'x. | | |
| 87,245 | 67,240,000 | 84,156 | 398 | 569 | 72,728 | 256,762 | 702,007 | 49 | Y c. 64,127 t. de foin. |
| 543 | 1,800,000 | 2,444 | 95 | 90 | 4,297 | *30,879 | 38,587 | 50 | *Y c. 18,254 t. mine. |
| 53 | 12,294,000 | 17,192 | 1,429 | 2,523 | 2,274 | 5,535 | 29,795 | 51 | |
| ....... | ............ | ...... | ......... | ......... | ......... | 2,095 | 2,095 | 52 | |
| 1,090 | 13,030,000 | 16,288 | 18,976 | 33,209 | 6,965 | 37,173 | 138,531 | 53 | |
| ........ | .......... | 264,320 | ..... | ....... | ....... | ....... | 264,320 | 54 | Y c. billots et bois de service. |
| 32 | 4,786,096 | 13,224 | 2,735 | 3,755 | 2,845 | 1,285 | 22,276 | 55 | |
| 2 | 1,648,800 | 2,061 | 15 | 30 | 942 | *159,170 | 162,283 | 56 | *Y comp. min., fer, houille, scories, etc. |
| 104 | 13,280,000 | 13,308 | 8,118 | *11,338 | 1,661 | 3,584 | 31,269 | 57 | *Y comp. 3,678 ton'x bois de pulpe. |
| 1 | 1,202,285 | 2,104 | 111 | 166 | 12,137 | 6,727 | 22,086 | 58 | |
| 501 | 1,182,495 | 1,850 | ........ | ........ | 8,362 | *3,814 | 16,936 | 59 | *Y c. bois de pulpe. |
| 3,112 | 96,134,000 | 132,185 | 2,537 | 4,186 | 1,553 | *32,767 | 183,376 | 60 | Marchandises générales, porc, foin, houille, etc. |
| ........ | 65,000 | 80 | ...... | ..... | 107 | 832 | 1,019 | 61 | |
| 508 | 1,601,040 | 2,430 | 2,548 | 3,530 | 4,195 | 701 | 15,828 | 62 | |
| ........ | ...... | ......... | ...... | ........ | ........ | 1,000 | 1,000 | 63 | Minerai de fer. |
| 26 | 1,706,460 | 6,825 | 4,282 | 6,423 | 175 | 2,089 | 15,538 | 64 | |
| 970 | 1,083,553 | 1,373 | 1,285 | 1,929 | 2,317 | 769 | 16,229 | 65 | |
| 195 | 50,892,000 | 74,271 | 25,620 | 46,116 | 7,805 | 15,563 | 150,346 | 66 | |
| 2,277 | 111,692,981 | 167,540 | 638 | 1,197 | 4,330 | *71,946 | 260,880 | 67 | *Y c. min., briq, pul., chaux, asbest., etc. |
| 38 | 813,760 | 1,223 | 1,904 | 1,656 | 2,968 | 5,068 | 11,547 | 68 | |
| 277 | 3,600,000 | 6,071 | 1,500 | 2,740 | 2,319 | *17,528 | 29,242 | 69 | *Y c. 10,761 t. min. |
| 107 | 14,770,000 | 18,462 | 1,754 | 3,288 | 315 | *10,751 | 33,910 | 70 | *Y c. plâtre et foin. |
| 132 | 4,200,000 | 4,200 | 96 | 136 | 2,462 | 3,285 | 10,988 | 71 | |
| 87,181 | 36,936,000 | 46,228 | 1,056 | 1,509 | 67,460 | *252,900 | 654,630 | 72 | *Y c. 49,002 t. foin. |
| ........ | ......... | ........ | ...... | ....... | ......... | ....... | ........ | 73 | |
| 41 | 435,000 | 1,176 | 98 | 182 | 8,564 | 63,525 | 74,107 | 74 | |
| 838 | 25,491,333 | 38,237 | 1,666 | 1,111 | 15,623 | 88,174 | 147,345 | 75 | |
| 30 | 600,000 | 1,200 | ........ | ....... | 65 | *1,205,493 | 1,207,238 | 76 | *Y comp. 1,192,993 t. houille. |
| 70 | 281,000 | 422 | 74 | 112 | 1,324 | 6,751 | 9,116 | 77 | |
| 84 | 12,109,510 | 14,837 | 2,948 | 5,798 | 1,723 | 5,006 | 28,995 | 78 | |
| 37 | 650,000 | 814 | 75 | 81 | 2,750 | 2,503 | 6,341 | 79 | |
| 471 | 625,714 | 1,095 | ........ | ........ | 5,191 | 5,056 | 12,323 | 80 | |
| 1,151 | 1,500,000 | 2,155 | 2,600 | 1,319 | 15,777 | 74,140 | 98,403 | 81 | |
| 121 | 5,532,571 | 9,682 | 227 | 454 | 2,820 | 14,334 | 29,281 | 82 | |
| 61 | 130,300 | 228 | 6,453 | 12,906 | 598 | 2,448 | 16,646 | 83 | |
| 950,188 | 2,885,347,612 | 4,643,883 | 725,492 | 932,186 | 3,471,195 | 10,927,976 | 25,300,331 | | |

N° 6.—ETAT sommaire des recettes

| Numéro. | Nom du chemin de fer. | Milles parcourus. | Transport des voyageurs. | Transport des marchandises. | Malles-poste et marchandises par messageries. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | $ c. | $ c. | $ c. |
| 1 | Cie de chemin de fer d'Alberta | 64·62 | 2,949 56 | 34,055 08 | 678 92 |
| 2 | Albert-Sud | 16·00 | 4 10 | 1,178 37 | ..... |
| 3 | Atlantique et Lac-Supérieur, comprenant— Baie-des-Chaleurs 80·00; Grand-Oriental (non en exploitation); Vallée de l'Ottawa do | 80·00 | 3,079 91 | 3,617 87 | 27 30 |
| 4 | Ch. de f. et Cie de nav. de Baie de Quinté; Kingston, Napanee et de l'Ouest | 64·82 | 18,353 71 | 101,029 10 | 8,598 10 |
| 5 | Berlin et Waterloo (Electrique) | 3·00 | 8,928 93 | ..... | ..... |
| 6 | Brockville, Wesport et Saut-Sainte-Marie | 45·00 | 12,061 23 | 14,067 42 | 2,562 63 |
| 7 | Bouctouche et Moncton | 32·00 | 4,344 43 | 9,190 50 | 18 22 |
| 8 | Calgary et Edmonton | 295·07 | 38,965 74 | 90,377 49 | 4,926 06 |
| 9 | Canada-Atlantique 138·00; Comtés du Centre 38·00 | 176·00 | 160,725 20 | 492.747 30 | 17,918 70 |
| 10 | Canada-Est | 136·00 | 33,273 79 | 86,606 16 | 4,281 84 |
| 11 | Canada-Sud | 382·19 | 964,088 57 | 3,312,558 80 | 240,519 63 |
| | Chemins de fer de l'Etat— | | | | |
| 12 | Intercolonial | 1,150·50 | 979,005 57 | 1,687,050 42 | 199,972 03 |
| 13 | Ile du Prince-Edouard | 210·00 | 62,695 07 | 69,872 66 | 20,522 90 |
| 14 | Pacifique Canadien 4,119·10; Lignes affermées— Frédéricton 22·40; Nouveau-Brunswick 175·00; Nouveau-Brunswick et Canada 118·00; Saint-Jean et Maine 92·00; Pont St-Jean et prol. du ch. de fer 2·00; Saint-Stephen et Milltown 4·64; Vallée de la Tobique 28·00; Cap de la Madeleine 2·32; Montréal et Lac-Maskinongé 12·90; Montréal et de l'Ouest 66·90; Atlantique et Nord-Ouest 205·00; Montréal et Ottawa 52·80; Ontario et Québec 4·69; Saint-Laurent et Ottawa 58·40; Credit-Valley 175·10; Jonction de Guelph 15·00; Toronto, Hamilton et Buffalo 2·70; Toronto, Grey et Bruce 191·30; Pacifique d'Ontario-Ouest 26·60; Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba 215·20; Cie de ch. de f. et de ho. d'Alberta 109·50—; Colombie et Kootenay 28·50; Nakusp et Slocan 36·90; Shuswap et Okanagan 51·00 | 6,280·26 | 4,941,486 32 | 13,036,789 69 | 1,046,675 94 |
| 15 | Caraquette | 68·00 | 4,624 63 | 15,206 71 | 1,974 45 |
| 16 | Carillon et Grenville | 13·00 | 1,581 96 | 202 48 | ..... |
| 17 | Ontario-Central 104·00; Y compris Ontario, Belmont et du Nord 9·60 | 113·60 | 25,303 55 | 57,949 93 | 9,213 31 |
| 18 | Central du Nouveau-Brunswick | 75·66 | 5,851 86 | 10,357 97 | 280 38 |
| 19 | Cie de ch. de fer et de houille de Cumberland | 32·00 | 9,049 03 | 13,751 32 | 2,337 70 |
| 20 | Dominion-Atlantic, comprenant— Windsor et Annapolis 87·50; Vallée de Cornwallis 14·00; Yarmouth et Annapolis 87·00; Embranch. de Windsor, Intercolonial 32·00 | 220·50 | 273,859 60 | 238,806 54 | 36,266 62 |
| 21 | Comté de Drummond | 90·53 | 14,018 46 | 81,692 48 | 3,916 20 |
| 22 | Elgin et Havelock | 27·00 | 1,324 88 | 5,557 12 | 704 95 |
| 23 | Erié et Huron | 76·75 | 39,479 49 | 60,048 67 | 7,954 70 |
| 24 | Esquimalt et Nanaïmo | 78·00 | 48,308 20 | 37,109 53 | 2,929 68 |

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

| Autres sources. | Recettes brutes. | Recettes nettes. | Proportion des recettes avec les frais d'exploitation. | Recettes par mille de parcours. | Numéro. | Observations. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| $ c. | $ c. | $ c. | p. c. | C. | | |
| 63,878 12 | 101,561 68 | 16,777 48 | 120 | 307·13 | 1 | De Lethbridge à Coutts sur la frontière internationale—la partie de Dunmore à Lethbridge, 109·50 milles, est exploitée par le ch. de fer Canadien du Pacifique, sous bail. |
| ............ | 1,182 47 | — 68 04 | 94 | 61·58 | 2 | |
| .... .... .... | 6,725 08 | — 11,954 89 | 36 | 30·36 | 3 | Exploité par le gouvernement fédéral pour 5 mois finissant le 31 mai 1897. |
| 1,844 82 | 129,825 73 | 48,463 83 | 159 | 97·22 | 4 | |
| ............ | 8,928 93 | 1,533 60 | 121 | 12·27 | 5 | |
| 48 56 | 28,739 84 | 653 62 | 102 | 87·60 | 6 | |
| 236 65 | 13,789 80 | 99 04 | 100 | 66·70 | 7 | |
| 1,189 51 | 135,458 80 | 70,643 34 | 209 | 183·96 | 8 | |
| 51,384 53 | 722,775 73 | 247,443 14 | 152 | 137·64 | 9 | |
| 3,573 69 | 127,735 48 | 44,541 14 | 153 | 60·06 | 10 | |
| 5,954 41 | 4,523,121 41 | 1,631,512 72 | 156 | 128·95 | 11 | |
| .... .... ... | 2,866,028 02 | — 59,940 65 | 98 | 74·59 | 12 | |
| 352 50 | 153,443 13 | — 87,046 77 | 64 | 61·29 | 13 | |
| 1,798,022 48 | 20,822,974 43 | 8,623,982 73 | 170 | 147·04 | 14 | Y compris la partie du ch. de fer Alberta et la ligne de la Cie houillère de Dunmore à Lethbridge, 109·50 milles. |
| 225 60 | 22,031 39 | 902 11 | 104 | 64·60 | 15 | |
| ............. | 1,784 44 | — 2,041 36 | 46 | 29·74 | 16 | |
| 619 46 | 93,086 25 | 18,748 42 | 125 | 90·89 | 17 | |
| 11 57 | 16,501 78 | — 11,279 28 | 59 | 38·20 | 18 | |
| *74,779 12 | 99,917 17 | 50,004 80 | 200 | 149·92 | 19 | *Houille. |
| ............ | 548,932 76 | 186,446 78 | 151 | 112·79 | 20 | |
| 343 44 | 99,970 58 | 35,101 61 | 154 | 105·57 | 21 | |
| 5 36 | 7,592 31 | — 2,297 33 | 77 | 44·92 | 22 | |
| 408 33 | 107,891 19 | 25,408 44 | 131 | 68·20 | 23 | |
| 3,815 83 | 92,163 24 | — 204,544 06 | 31 | 67·81 | 24 | |

N° 6—ETAT sommaire des recettes

| Numéro. | Nom du chemin de fer. | Milles parcourus. | Transport des voyageurs. | Transport des marchandises. | Malles-poste et marchandises par messageries. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | $ c. | $ c. | $ c. |
| 25 | Frédéricton et Cie de chemin de fer et de pont de Sainte-Marie | 1·33 | 1,155 89 | 3,530 72 | ........... |
| 26 | Grand-Tronc ........ 884·25 | | | | |
| | Grand-Occidental ........ 561·80 | | | | |
| | Brantford, Norfolk et Port-Burwell.. 34·78 | | | | |
| | Buffalo et Lac-Huron ........ 162·00 | | | | |
| | Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Huron ........ 172·75 | | | | |
| | Embranchement d'Owen-Sound .... 12·42 | | | | |
| | London, Huron et Bruce ........ 69·01 | | | | |
| | Jonction de Waterloo ........ 10·25 | | | | |
| | Norfolk-Sud ........ 17·00 | | | | |
| | Wellington, Grey et Bruce ........ 168·13 | | | | |
| | Nord ........ 172·10 | | | | |
| | Simcoe-Nord ........ 33·34 | 3,146·98 | 4,856,333 13 | 11,167,316 70 | 844,005 37 |
| | Hamilton et Nord-Ouest ........ 173·90 | | | | |
| | Nord et Jonction du Pacifique ..... 111·37 | | | | |
| | Ligne de ceinture, Toronto ........ 12·70 | | | | |
| | Midland ........ 166·78 | | | | |
| | Grande-Jonction ........ 85·40 | | | | |
| | Toronto et Nipissingue ........ 85·00 | | | | |
| | Jonction du Lac-Simcoe ........ 26·50 | | | | |
| | Victoria ........ 53·25 | | | | |
| | Whitby, Port-Perry et Lindsay .... 46·50 | | | | |
| | Union Jacques-Cartier ........ 6·50 | | | | |
| | Jonction de Montréal et Champlain. 61·75 | | | | |
| | Jonction de Beauharnois ........ 19·50 | | | | |
| 27 | Grand-Nord | 28·00 | 2,250 30 | 3,852 17 | 96 00 |
| 28 | Grand-Central du Nord-Ouest | 50·93 | 3,785 62 | 33,841 19 | 192 94 |
| 29 | Hamilton, Grimsby et Beamsville (électrique) | 23·00 | 30,949 14 | 3,381 72 | 486 14 |
| 30 | Hamilton et Dundas | 6·00 | 16,119 87 | ........... | 1,693 84 |
| 31 | Hereford, y comp. la Cie de chaux du Canada | 53·30 | 6,758 26 | 35,464 71 | 1,298 52 |
| 32 | Hull (électrique) | 6·30 | 28,635 54 | 10,834 93 | 1,073 28 |
| 33 | Irondale, Bancroft et Ottawa | 45·00 | 2,821 90 | 7,748 97 | 712 56 |
| 34 | Joggins, ci-dev. Cie ch. de f. et de houille du Can. | 12·00 | 2,867 85 | 22,225 23 | 424 71 |
| 35 | Kaslo et Slocan | 31·80 | 40,247 27 | 75,034 42 | 1,009 86 |
| 36 | Kent-Nord / Saint-Louis et Richibouctou | 34·00 | 3,290 37 | 6,992 43 | 894 37 |
| 37 | Kingston et Pembroke | 112·85 | 25,503 70 | 82,396 19 | 8,780 68 |
| 38 | L'Assomption | 3·00 | 1,178 85 | 200 13 | 160 15 |
| 39 | Lac-Erié et Rivière-Détroit ........ 88·05 / London et Port-Stanley ........ 23·75 | 111·80 | 73,786 80 | 100,435 73 | 13,698 40 |
| 40 | Cie de ch. de fer et de canal Lac-Manitoba | 100·74 | 9,473 13 | 16,967 49 | 190 61 |
| 41 | Lotbinière et Mégantic | 30·34 | 1,561 94 | 7,323 96 | ........... |
| 42 | Manitoba et Nord-Ouest ........ 234·50 / Saskatchewan et Ouest ........ 15·47 | 249·97 | 59,779 18 | 237,549 42 | 9,881 64 |
| 43 | Vallée de la Massawippi | 36·00 | 49,000 28 | 96,364 72 | 1,971 90 |
| 44 | Colonisation de Montfort | 21·00 | 921 96 | 2,352 56 | 46 24 |
| 45 | Montréal et Atlantique, ci-devant Sud-Est ........ 140·10 / Lac-Champlain et Jonction du Saint-Laurent ........ 61·40 | 201·50 | 92,805 36 | 205,025 33 | 11,281 94 |
| 46 | Ligne de ceinture de l'Ile de Montréal | 11·60 | 12,027 61 | ........... | ........... |
| 47 | Parc et Ile de Montréal (électrique) | 40·88 | 68,625 62 | ........... | ........... |
| 48 | Montréal, Portland et Boston, maintenant Montréal et ligne provinciale | 40.60 | 24,341 48 | 27,742 53 | 2,646 81 |
| 49 | Montréal et Jonction du Vermont | 23·60 | 45,457 02 | 99,648 55 | 5,268 67 |
| 50 | Nelson et Fort-Sheppard | 59·40 | 62,049 77 | 52,814 49 | 2,815 69 |
| 51 | Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard | 36·00 | 5,924 94 | 1,507 09 | 1,722 67 |
| 52 | C. de f. él. du Parc des Chutes et de la Riv. Niagara | 13·68 | 40,056 36 | ........... | ........... |
| 53 | Pacifique-Nord et Manitoba | 265·11 | 50,193 63 | 163,016 29 | 10,802 24 |
| 54 | Nosbonsing et Nipissingue | 5·50 | ........... | 57,826 60 | ........... |
| 55 | Central de la Nouvelle-Ecosse | 74·00 | 24,478 26 | 20,042 04 | 2,510 65 |

pour l'exercice terminé le 30 juin 1897—*Suite.*

| Autres sources. | Recettes brutes. | Recettes nettes. | Proportions des recettes avec les frais d'exploitation. | Recettes par mille de parcours. | Numéro. | Observations. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| $ c. | $ c. | $ c. | p. c. | cents. | | |
| .............. | 4,686 61 | 3,264 88 | 329 | ....... | 25 | Recettes des péages : traction par le chemin de fer Canada-Est. |
| 109,657 65 | 16,977,312 85 | 5,613,743 36 | 149 | 104·08 | 26 | |
| .............. | 6,198 47 | 14 42 | 100 | 34·80 | 27 | |
| 680 17 | 38,499 92 | 3,529 83 | 110 | 297·25 | 28 | |
| 548 27 | 35,365 27 | 13,365 95 | 160 | 18·33 | 29 | |
| .............. | 17,813 71 | 9,378 79 | 211 | 46·22 | 30 | |
| .............. | 43,521 49 | — 10,029 65 | 81 | 39·86 | 31 | |
| .............. | 40,543 75 | — 27,135 20 | 60 | 19·66 | 32 | |
| .............. | 11,283 43 | 1,307 63 | 113 | 40·58 | 33 | |
| 385 64 | 25,903 43 | 17,127 80 | 295 | 154·18 | 34 | |
| 1,196 67 | 117,488 22 | 66,093 04 | 228 | 359·57 | 35 | |
| .............. | 11,177 17 | 2,615 17 | 130 | 60·85 | 36 | |
| 6,123 00 | 122,803 57 | 21,142 46 | 121 | 91·80 | 37 | |
| .............. | 1,539 13 | — 15 25 | 99 | 24·85 | 38 | |
| 9,582 24 | 197,503 17 | 63,383 19 | 147 | 87·72 | 39 | |
| 498 18 | 27,129 41 | 10,423 07 | 162 | 154·60 | 40 | |
| .............. | 8,885 90 | — 772 84 | 92 | 94·93 | 41 | |
| 7,087 82 | 314,298 06 | 73,128 77 | 130 | 264·46 | 42 | |
| 4,177 44 | 151,514 34 | 31,460 49 | 126 | 85·40 | 43 | |
| .............. | 3,320 76 | — 4,510 12 | 42 | 25·14 | 44 | |
| 11,139 09 | 320,251 72 | — 8,453 08 | 97 | 75·81 | 45 | |
| .............. | 12,174 73 | 2,576 33 | 127 | 12·72 | 46 | |
| 400 00 | 69,025 62 | 10,945 58 | 119 | 15·13 | 47 | |
| 273 50 | 55,004 32 | 10,726 83 | 124 | 87·29 | 48 | |
| 294 74 | 150,668 98 | 44,185 46 | 141 | 88·29 | 49 | |
| .............. | 117,679 95 | 62,917 13 | 215 | 204·00 | 50 | |
| 39 95 | 22,757 65 | 8,028 20 | 154 | 64·48 | 51 | |
| 1,842 96 | 41,899 32 | 11,372 78 | 137 | 18·53 | 52 | |
| 22,615 43 | 246,627 59 | — 77,534 79 | 76 | 117·54 | 53 | |
| .............. | 57,826 60 | 28,909 90 | 200 | 474·37 | 54 | |
| 1,090 01 | 48,120 96 | 3,716 81 | 108 | 80·17 | 55 | |

N° 6.—ÉTAT SOMMAIRE des recettes

| Numéro. | Nom du chemin de fer. | Milles parcourus. | Transport des voyageurs. | Transport des marchandises. | Malles-poste et marchandises par messageries. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | $ c. | $ c. | $ c. |
| 56 | Cie d'acier de la Nouvelle-Ecosse, ci-devant Cie de fer, de houille et de ch. de f. de New-Glasgow | 12·50 | 1,519 25 | 16,457 26 | 313 00 |
| 57 | Montagne-d'Orford | 26·50 | 2,028 17 | 17,137 16 | 525 84 |
| 58 | Chemin de fer électrique d'Oshawa | 8·50 | 4,989 58 | 10,753 13 | 1,329 30 |
| 59 | Ottawa et Gatineau | 56·50 | 24,933 03 | 24,167 41 | 2,938 23 |
| 60 | Ottawa, Arnprior et Parry-Sound | 260·30 | 79,063 55 | 220,011 41 | 13,175 89 |
| 61 | Cie de chemin de fer et carrières de Philipsburg | 6·75 | 69 45 | 495 87 | ........... |
| 62 | Jonction de Pontiac du Pacifique | 71·00 | 14,420 93 | 15,796 63 | 2,939 98 |
| 63 | Pontiac et Renfrew | 4·25 | ........... | 20 00 | ........... |
| 64 | Port-Arthur, Duluth et Ouest | 85 50 | 2,050 41 | 7,160 75 | ........... |
| 65 | Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan | 253·96 | 15,158 15 | 42,808 68 | 2,349 10 |
| 66 | Québec et Lac-Saint-Jean ....... 242 00 }<br>Basses-Laurentides ....... 39·50 } | 281·50 | 60,020 85 | 134,063 10 | 10,783 04 |
| 67 | Québec-Central | 213·50 | 135,176 04 | 278,193 92 | 17,870 92 |
| 68 | Québec, Montmorency et Charlevoix | 30·00 | 38,156 20 | 10,102 30 | 1,098 96 |
| 69 | Montagne-Rouge | 9·53 | 11,718 08 | 29,135 20 | 603 85 |
| 70 | Salisbury et Harvey | 45·00 | 6,075 58 | 14,618 56 | 2,530 98 |
| 71 | Ligne Riveraine | 82·50 | 12,795 59 | 13,906 89 | 3,190 80 |
| 72 | Stanstead, Shefford et Chambly | 43·00 | 18,250 86 | 36,054 92 | 2,717 21 |
| 73 | Tunnel de Saint-Clair | 2·23 | *43,234 50 | †183,989 50 | ‡160 00 |
| 74 | Sainte-Catherine et Niagara-Central | 12·35 | 3,459 58 | 20,574 56 | 437 90 |
| 75 | Saint-Laurent et Adirondack | 33·00 | 26,071 33 | 56,909 37 | 8,275 53 |
| 76 | Sydney et Louisbourg | 65·90 | 20,111 99 | 223,353 04 | ........... |
| 77 | Rive-Sud, ci-devant Montréal et Sorel | 44·67 | 24,121 07 | 8,650 54 | 1,487 51 |
| 78 | Témiscouata | 113·00 | 14,816 26 | 34,906 43 | 11,097 30 |
| 79 | Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique | 16·00 | 2,977 54 | 3,480 21 | 310 42 |
| 80 | Mille-Iles | 4·33 | 4,179 78 | 7,575 88 | 2,099 80 |
| 81 | Toronto, Hamilton et Buffalo | 83·93 | 33,232 36 | 67,203 73 | 784 30 |
| 82 | Comtés-Unis | 61·00 | 26,060 71 | 21,393 00 | 1,192 21 |
| 83 | Victoria et Sydney, C.-B | 16·26 | 7,911 20 | 8,360 03 | 415 20 |
| | Total | 16,550·17 | 13,929,346 86 | 33,522,102 40 | 2,624,573 41 |

pour l'exercice terminé le 30 juin 1897—*Fin.*

| Autres sources. | Recettes nettes. | Recettes brutés. | Proportions des recettes avec les frais d'exploitation. | Recettes par mille de parcours. | Numéro. | Observations. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| $ c. | $ c. | $ c. | p. 100 | cents. | | |
| 5,400 00 | 23,689 51 | 5,666 54 | 131 | 150·88 | 56 | |
| ............. | 19,691 17 | 5,147 38 | 135 | 60·56 | 57 | |
| 934 78 | 18,006 79 | 2,485 07 | 116 | 40·65 | 58 | |
| 336 25 | 52,374 92 | 10,803 00 | 126 | 93·10 | 59 | |
| ............. | 312,250 85 | 85,944 15 | 138 | 85·83 | 60 | |
| 1,072 53 | 1,637 85 | 255 26 | 118 | 180·77 | 61 | |
| 253 75 | 33,411 29 | — 1,913 86 | 94 | 66·40 | 62 | |
| ............. | 20 00 | 20 00 | ...... | ........ | 63 | |
| 102 45 | 9,313 61 | — 4,729 26 | 66 | 58·66 | 64 | |
| 428 92 | 60,744 85 | 12,209 13 | 125 | 110·98 | 65 | |
| 9,020 53 | 213,887 52 | 24,651 74 | 113 | 107·70 | 66 | |
| 3,042 70 | 434,283 58 | 152,202 44 | 154 | 104·62 | 67 | |
| 1,622 10 | 50,979 56 | 14,020 91 | 138 | 94·05 | 68 | |
| ............. | 41,457 13 | 12,250 47 | 142 | 483·89 | 69 | En exploitation du 19 décembre 1896 au 30 juin 1897. |
| 260 41 | 23,485 53 | — 527 39 | 98 | 83·37 | 70 | |
| 240 07 | 30,133 35 | 418 45 | 101 | 56·81 | 71 | |
| 1,234 63 | 58,257 62 | — 162 64 | 99 | 74·05 | 72 | * Péages sur voitures à voyageurs. † Péages sur wagons à marchandise. ‡ Péages sur nouvelle locomotive—passée par le tunnel. |
| 1 00 | 227,385 00 | 123,830 78 | 219 | ....... | 73 | |
| 265 65 | 24,737 69 | 945 81 | 104 | 123·68 | 74 | |
| ............. | 91,256 23 | 6,584 19 | 107 | 57·33 | 75 | |
| *68,262 48 | 311,727 51 | 157,137 69 | 201 | 236·82 | 76 | * Houille. |
| 309 88 | 34,569 00 | — 187 63 | 99 | 58·55 | 77 | |
| ............. | 60,819 99 | 2,349 83 | 104 | 65·49 | 78 | |
| 109 00 | 6,877 17 | — 597 25 | 92 | 27·51 | 79 | |
| 882 94 | 14,738 40 | 2,109 65 | 116 | 82·57 | 80 | |
| ............. | 101,220 39 | — 41,891 62 | 71 | 60·66 | 81 | |
| ............. | 48,645 92 | 6,098 80 | 114 | 58·54 | 82 | |
| ............. | 16,686 43 | 1,492 00 | 110 | 70·08 | 83 | |
| 2,278,106 81 | 52,353,276 60 | 17,184,611 00 | ...... | ........ | | |

N° 7—État sommaire des frais d'exploitation,

| Numéro. | Nom de chemin de fer. | | Milles parcourus. | Entretien de la voie et des bâtiments, etc. | Service et réparation des locomotives. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | $ c. | $ c. |
| 1 | Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta | | 64·62 | 8,531 24 | 14,284 34 |
| 2 | Albert-Sud | | 16·00 | 515 86 | 725 15 |
| 3 | Atlantique et Lac-Supérieur, comprenant— | | | | |
| | Baie-des-Chaleurs | 80·00 | 80·00 | 9,149 21 | 6,198 00 |
| | Grand-Oriental | | | | |
| | Vallée d'Ottawa | | | | |
| 4 | Cie de ch. de fer et de navigation de la Baie-de-Quinté, y compris Kingston, Napanee et Ouest | | 64·82 | 19,179 62 | 28,340 69 |
| 5 | Berlin et Waterloo (électrique) | | 3·00 | 3,126 21 | ........ |
| 6 | Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie | | 45·00 | 11,790 52 | 7,067 06 |
| 7 | Bouctouche et Moncton | | 32·00 | 3,142 28 | 4,452 39 |
| 8 | Calgary et Edmonton | | 295·07 | 24,873 84 | 18,287 66 |
| 9 | Canada-Atlantique | 138·00 | 176·00 | 70,768 93 | 160,021 48 |
| | Comtés du Centre | 38·00 | | | |
| 10 | Canada-Est | | 136·00 | 21,056 96 | 34,825 88 |
| 11 | Canada-Sud | | 382·19 | 539,919 45 | 704,657 65 |
| | Chemins de fer de l'Etat— | | | | |
| 12 | Intercolonial | | 1,150·50 | 624,454 43 | 995,247 29 |
| 13 | Ile du Prince-Edouard | | 210·00 | 102,344 47 | 55,991 60 |
| 14 | Canadien du Pacifique | 4,119·10 | 6,280·26 | 2,702,054 00 | 3,714,794 54 |
| | Lignes affermées— | | | | |
| | Frédéricton | 22·40 | | | |
| | Nouveau-Brunswick | 175·00 | | | |
| | Nouveau-Brunswick et Canada | 118·00 | | | |
| | Saint-Jean et Maine | 92·00 | | | |
| | Pont de Saint-Jean et prolong. du ch. de fer | 2·00 | | | |
| | Saint-Stephen et Milltown | 4·64 | | | |
| | Tobique-Valley | 28·00 | | | |
| | Cap de la Madeleine | 2·32 | | | |
| | Montréal et Lac-Maskinongé | 12·90 | | | |
| | Montréal et Ouest | 66·90 | | | |
| | Atlantique et Nord-Ouest | 205·00 | | | |
| | Montréal et Ottawa | 52·80 | | | |
| | Ontario et Québec | 469·00 | | | |
| | Saint-Laurent et Ottawa | 58·40 | | | |
| | Credit-Valley | 175·10 | | | |
| | Jonction de Guelph | 15·00 | | | |
| | Toronto, Hamilton et Buffalo | 2·70 | | | |
| | Toronto, Grey et Bruce | 191·30 | | | |
| | Pacifique d'Ontario-Ouest | 26·60 | | | |
| | Colonisation du Manitoba et Sud-Ouest | 215·20 | | | |
| | Cie de ch. de fer et de houille d'Alberta | 109·50 | | | |
| | Colombia et Kootenay | 28·50 | | | |
| | Nakusp et Slocan | 36·90 | | | |
| | Shuswap et Okanagan | 51·00 | | | |
| 15 | Caraquette | | 68·00 | 6,831 96 | 6,968 08 |
| 16 | Carillon et Grenville | | 13·00 | 1,700 00 | 2,075 00 |
| 17 | Ontario-Central | 104·00 | 113·60 | 30,993 18 | 17,869 97 |
| | Ontario, Belmont et du Nord | 9·60 | | | |
| 18 | Central du Nouveau-Brunswick | | 75·66 | 12,755 76 | 8,168 59 |
| 19 | Cie de chemin de fer et de houille de Cumberland | | 32·00 | 14,136 99 | 15,402 97 |
| 20 | Dominion-Atlantic, comprenant— | | | | |
| | Windsor et Annapolis | 87·50 | 220·50 | 134,013 79 | 101,803 57 |
| | Vallée de Cornwallis | 14·00 | | | |
| | Yarmouth et Annapolis | 87·00 | | | |
| | Embranchement Windsor de l'Intercolonial | 32·00 | | | |
| 21 | Comté de Drummond | | 90·53 | 16,717 74 | 20,579 44 |
| 22 | Elgin et Havelock | | 27·00 | 3,936 24 | 2,810 36 |
| 23 | Erié et Huron | | 76·75 | 19,954 34 | 25,203 52 |
| 24 | Esquimalt et Nanaïmo | | 78·00 | 72,195 31 | 27,189 12 |
| 25 | Frédéricton et Cie de ch. de fer et du Pont Sainte-Marie | | 1·33 | 663 86 | ........ |

pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

| Service et réparations des wagons. | Frais généraux d'exploitation. | Total. | Frais d'exploitation par convoi-mille. | Numéro. | Observations. |
|---|---|---|---|---|---|
| $ c. | $ c. | $ c. | Cents. | | |
| 1,807 01 | 60,161 61 | 84,784 20 | 256·41 | 1 | De Lethbridge à Coutts, sur la frontière internationale—la partie de Dunmore à Lethbridge, 109·50 milles, est exploitée par le chemin de fer Canadien du Pacifique en vertu d'un bail. |
| .............. | 9 50 | 1,250 51 | 65·13 | 2 | |
| 904 53 | 2,428 23 | 18,679 97 | 84·33 | 3 | Le chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs a été exploité par le gouvernement fédéral pour les cinq mois expirés le 31 mai 1897. |
| 7,264 32 | 26,577 27 | 81,361 90 | 60·92 | 4 | |
| .............. | 4,269 12 | 7,395 33 | 10·16 | 5 | |
| 835 10 | 8,393 54 | 28,086 22 | 85·61 | 6 | |
| 522 07 | 5,574 02 | 13,690 76 | 66·23 | 7 | |
| 3,084 46 | 18,569 50 | 64,815 46 | 88·02 | 8 | |
| 41,283 85 | 203,258 33 | 475,332 59 | 90·52 | 9 | |
| 4,908 60 | 22,402 90 | 83,194 34 | 39·11 | 10 | |
| 241,932 96 | 1,405,098 63 | 2,891,608 69 | 82·44 | 11 | |
| 453,047 38 | 853,219 57 | 2,925,968 67 | 76·14 | 12 | |
| 22,427 88 | 59,725 95 | 240,489 90 | 96·07 | 13 | |
| 817,866 65 | 4,964,276 51 | 12,198,991 70 | 86·14 | 14 | Y compris la partie du ch. de fer d'Alberta et la ligne de la Cie de houille de Dunmore à Lethbridge, 109·5 milles. |
| 1,038 78 | 6,290 46 | 21,129 28 | 61·96 | 15 | |
| 20 00 | 30 80 | 3,825 80 | 63·76 | 16 | |
| 5,014 51 | 20,460 17 | 74,337 83 | 72·58 | 17 | |
| 1,178 16 | 5,678 55 | 27,781 06 | 64·30 | 18 | |
| 5,024 16 | 15,348 25 | 49,912 37 | 74·89 | 19 | |
| 14,544 87 | 112,123 75 | 362,485 98 | 74·47 | 20 | |
| 2,656 78 | 24,915 01 | 64,868 97 | 68·50 | 21 | |
| .............. | 3,143 04 | 9,889 64 | 58·51 | 22 | |
| 5,788 65 | 31,536 24 | 82,482 75 | 52·13 | 23 | |
| 8,680 40 | 188,642 47 | 296,707 30 | 218·33 | 24 | |
| .............. | 757 87 | 1,421 73 | .......... | 25 | |

N° 7.—Etat sommaire des frais d'exploitation

| Numéro. | Nom du chemin de fer. | | Milles parcourus. | Entretien de la voie et des bâtiments, etc. | Service et réparations des locomotives. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | $ c. | $ c. |
| 26 | Grand-Tronc | 884·25 | | | |
| | Grand-Occidental | 561·80 | | | |
| | Brantford, Norfolk et Port-Burwell | 34·78 | | | |
| | Buffalo et Lac-Huron | 162·00 | | | |
| | Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié | 172·75 | | | |
| | Emranchement d'Owen-Sound | 12·42 | | | |
| | London, Huron et Bruce | 69·01 | | | |
| | Jonction de Waterloo | 10·25 | | | |
| | Norfolk-Sud | 17·00 | | | |
| | Wellington, Grey et Bruce | 168·13 | | | |
| | Nord | 172·10 | | | |
| | Simcoe-Nord | 33·34 | | | |
| | Hamilton et Nord-Ouest | 173·90 | 3,146·98 | 2,089,218 83 | 3,790,980 32 |
| | Nord et Jonction du Pacifique | 111·37 | | | |
| | Toronto, Ligne de Ceinture | 12·70 | | | |
| | Midland | 166·78 | | | |
| | Grande-Jonction | 85·40 | | | |
| | Toronto et Nipissingue | 85·00 | | | |
| | Jonction du Lac-Simcoe | 26·50 | | | |
| | Victoria | 53·25 | | | |
| | Whitby, Port-Perry et Lindsay | 46.50 | | | |
| | Union Jacques-Cartier | 6·50 | | | |
| | Montréal et Jonction de Champlain | 61·75 | | | |
| | Jonction de Beauharnois | 19·50 | | | |
| 27 | Grand-Nord | | 28·00 | 1,399 15 | 2,341 35 |
| 28 | Grand-Central du Nord-Ouest | | 50 93 | 12,184 90 | 7,060 21 |
| 29 | Hamilton, Grimsby et Beamsville (électrique) | | 23·00 | .......... | .......... |
| 30 | Hamilton et Dundas | | 6·00 | .......... | .......... |
| 31 | Hull (électrique) | | 6·30 | 40,590 46 | 4,160 30 |
| 32 | Hereford | | 53·30 | 17,287 86 | 25,062 42 |
| 33 | Irondale, Bancroft et Ottawa | | 45·00 | 2,725 30 | 3,529 90 |
| 34 | Joggins, mainten. Cie de ch. de fer et de houille du Canada | | 12·00 | 2,482 33 | 3,663 92 |
| 35 | Kaslo et Slocan | | 31·80 | 19,322 58 | 9,992 11 |
| 36 | Kent-Nord | | 34·00 | 2,200 00 | 2,962 00 |
| 37 | Kingston et Pembroke | | 112·85 | 30,538 53 | 28,000 64 |
| 38 | L'Assomption | | 3·00 | 233 20 | 698 53 |
| 39 | Lac-Erié et Rivière-Détroit | 88·05 | 111·80 | 31,132 37 | 42,038 04 |
| | London et Port-Stanley | 23·75 | | | |
| 40 | Cie de ch. de fer et canal Lac-Manitoba | | 100·74 | 6,930 66 | 3,943 08 |
| 41 | Lotbinière et Mégantic | | 30·34 | 3,408 83 | 3,704 92 |
| 42 | Manitoba et Nord-Ouest | 234·50 | 249·97 | 92,199 99 | 53,403 23 |
| | Saskatchewan et Ouest | 15·47 | | | |
| 43 | Vallée de la Massawippi | | 36·00 | 22,996 98 | 44,628 15 |
| 44 | Colonisation de Montfort | | 21·00 | 1,281 12 | 3,616 01 |
| 45 | Montréal et Atlantique, ci-devant Sud-Est | 140·10 | 201·50 | 77,537 95 | 118,635 73 |
| | Lac-Champlain et Jonction du St-Laurent | 61·40 | | | |
| 46 | Ile de Montréal, Ligne de Ceinture (électrique) | | 11·60 | 976 17 | 2,958 03 |
| 47 | Parc et Ile de Montréal (électrique) | | 40·88 | 4,553 90 | 22,126 39 |
| 48 | Montréal, Portland et Boston, maintenant Montréal et Ligne Provinciale | | 40·60 | 18,879 24 | 12,284 06 |
| 49 | Montréal et Jonction du Vermont | | 23·60 | 18,439 71 | 37,848 78 |
| 50 | Nelson et Fort-Sheppard | | 59·40 | 27,366 80 | 11,629 50 |
| 51 | Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard | | 36·00 | 6,945 80 | 5,369 36 |
| 52 | Parc des Chutes et de la Riv.-Niagara (ch. de fer électrique) | | 13·68 | 3,220 66 | *3,961 55 |
| 53 | Pacifique-Nord et Manitoba | | 265·11 | 144,085 96 | 71,231 11 |
| 54 | Nosbonsing et Nipissingue | | 5·50 | 5,280 70 | 10,822 50 |
| 55 | Central de la Nouvelle-Ecosse | | 74·00 | 21,266 42 | 10,484 63 |
| 56 | Cie d'acier de la Nouvelle-Ecosse, ci-devant Cie de ch. de fer et de houille de New-Glasgow | | 12·50 | 5,848 52 | 9,490 15 |
| 57 | Montagne-d'Orford | | 26·50 | 4,435 26 | 6,734 93 |
| 58 | Chemin de fer électrique d'Oshawa | | 8·50 | 2,271 44 | 5,095 59 |
| 59 | Ottawa et Gatineau | | 56·50 | 12,334 67 | 11,905 44 |
| 60 | Ottawa, Arnprior et Parry-Sound | | 260·30 | 58,589 35 | 80,130 65 |
| 61 | Cie de ch. de fer et de carrières de Philipsburg | | 6·75 | 237 46 | 204 88 |

pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

| Service et réparations des wagons. | Frais généraux d'exploitation. | Total. | Frais d'exploitation par convoi-mille. | Numéro. | Observations. |
|---|---|---|---|---|---|
| $ c. | $ c. | $ c. | Cents. | | |
| 1,187,602 45 | 4,295,767 89 | 11,363,569 49 | 69·66 | 26 | |
| 125 00 | 2,318 55 | 6,184 05 | 34·72 | 27 | |
| 308 54 | 15,416 44 | 34,970 09 | 270·00 | 28 | |
| .............. | 21,999 32 | 21,999 32 | 11·40 | 29 | |
| .............. | 8,434 92 | 8,434 92 | 21·88 | 30 | |
| 1,279 52 | 21,648 67 | 67,678 95 | 32·81 | 31 | |
| 1,923 94 | 9,276 92 | 53,551 14 | 49·05 | 32 | |
| 665 10 | 3,055 50 | 9,975 80 | 35·88 | 33 | |
| 531 24 | 2,098 14 | 8,775 63 | 52·33 | 34 | |
| 1,980 01 | 20,100 48 | 51,395 18 | 157·30 | 35 | |
| 400 00 | 3,000 00 | 8,562 00 | 46·62 | 36 | |
| 5,699 58 | 37,422 36 | 101,661 11 | 75·99 | 37 | |
| 13 58 | 609 07 | 1,554 38 | 25·11 | 38 | |
| 8,208 03 | 52,741 54 | 134,119 98 | 59·56 | 39 | |
| 832 18 | 5,000 42 | 16,706 34 | 95·20 | 40 | |
| 436 81 | 2,108 18 | 9,658 74 | 103·19 | 41 | |
| 27,478 19 | 68,087 88 | 241,169 29 | 202·92 | 42 | |
| 9,847 22 | 42,581 50 | 120,053 85 | 67·67 | 43 | |
| 565 80 | 2,367 95 | 7,830 88 | 59·29 | 44 | |
| 20,268 97 | 112,262 15 | 328,704 80 | 77·81 | 45 | |
| 152 49 | 5,511 71 | 9,598 40 | 10·02 | 46 | |
| 2,578 58 | 28,821 17 | 58,080 04 | 12·73 | 47 | |
| 4,341 55 | 8,772 64 | 44,277 49 | 70·27 | 48 | |
| 27,044 19 | 23,150 84 | 106,483 52 | 62·40 | 49 | |
| 2,047 78 | 13,718 74 | 54,762 82 | 94·93 | 50 | |
| 324 28 | 2,090 01 | 14,729 45 | 41·73 | 51 | |
| 2,677 05 | 20,667 28 | 30,526 54 | 13·50 | 52 | *Locomotives et pouvoir (électrique |
| 24,732 91 | 84,112 40 | 324,162 38 | 154·49 | 53 | |
| 2,875 00 | 9,938 50 | 28,916 70 | 237·21 | 54 | |
| 1,641 35 | 11,011 75 | 44,404 15 | 73 98 | 55 | |
| 300 40 | 2,383 90 | 18,022 97 | 114·79 | 56 | |
| 39 90 | 3,333 70 | 14,543 79 | 44·73 | 57 | |
| 1,096 46 | 7,058 23 | 15,521 72 | 35·04 | 58 | |
| 3,201 29 | 14,130 52 | 41,571 92 | 73·90 | 59 | |
| 11,328 78 | 76,257 92 | 226,306 70 | 62·21 | 60 | |
| 0 90 | 939 35 | 1,382 59 | 152·60 | 61 | |

N° 7.—ETAT SOMMAIRE des opérations

| Numéro. | Nom du chemin de fer. | Milles parcourus. | Entretien de la voie et des bâtiments, etc. | Service et réparations des locomotives. |
|---|---|---|---|---|
| | | | $ c. | $ c. |
| 62 | Jonction de Pontiac du Pacifique | 71 00 | 14,573 76 | 8,662 55 |
| 63 | Pontiac et Renfrew | 4·25 | ....... | ....... |
| 64 | Port-Arthur, Duluth et Ouest | 85·50 | 4,029 95 | 4,039 08 |
| 65 | Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan | 253·96 | 18,837 49 | 17,377 61 |
| 66 | Québec et Lac-Saint-Jean 242·00; Basses-Laurentides 39·50 | 281·50 | 47,170 13 | 56,652 95 |
| 67 | Québec-Central | 213·50 | 63,428 47 | 79,087 92 |
| 68 | Québec, Montmorency et Charlevoix | 30·00 | 9,823 35 | 11,583 11 |
| 69 | Montagne-Rouge | 9·53 | 13,608 16 | 6,680 67 |
| 70 | Salisbury et Harvey | 45·00 | 9,780 25 | 9,201 48 |
| 71 | Ligne Riveraine | 82·50 | 10,414 33 | 6,990 75 |
| 72 | Stanstead, Shefford et Chambly | 43·00 | 21,928 72 | 14,877 41 |
| 73 | Tunnel Saint-Clair | 2·23 | 9,194 79 | 58,230 39 |
| 74 | Sainte-Catherine et Niagara-Central | 12·35 | 4,944 92 | 7,193 59 |
| 75 | Saint-Laurent et Adirondack | 33·00 | 14,057 77 | 27,960 40 |
| 76 | Sydney et Louisbourg | 65·90 | 21,324 21 | 36,184 98 |
| 77 | Rive-Sud, autrefois Montréal et Sorel | 44·67 | 11,025 58 | 8,121 30 |
| 78 | Témiscouata | 113·00 | 19,896 77 | 16,486 22 |
| 79 | Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique | 16·00 | 1,940 00 | 2,948 00 |
| 80 | Mille-Iles | 4·33 | 2,065 50 | 4,616 92 |
| 81 | Toronto, Hamilton et Buffalo | 83·93 | 48,840 64 | 37,705 00 |
| 82 | Comtés-Unis | 61·00 | 8,591 67 | 15,966 24 |
| 83 | Victoria et Sydney, C.B. | 16·26 | 2,725 32 | 6,843 07 |
| | Total | 16,550·17 | 7,601,411 07 | 10,861,072 40 |

pour l'exercice terminé le 30 juin 1897—*Fin.*

| Service et réparations des wagons. | Frais généraux d'exploitation. | Total. | Frais d'exploitation par convoi-mille. | Numéro. | Observations. |
|---|---|---|---|---|---|
| $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | | |
| 2,137 22 | 9,951 62 | 35,325 15 | 70·21 | 62 | |
| ............ | ............ | ............ | ........ | 63 | |
| 349 93 | 5,623 91 | 14,042 87 | 88·44 | 64 | |
| 1,936 24 | 10,384 38 | 48,535 72 | 88·67 | 65 | |
| 12,850 62 | 72,562 08 | 189,235 78 | 95·29 | 66 | |
| 20,574 55 | 118,990 20 | 282,081 14 | 67·95 | 67 | |
| 4,016 74 | 11,535 45 | 36,958 65 | 68·18 | 68 | |
| 276 19 | 8,641 64 | 29,206 66 | 332.87 | 69 | Exploité du 19 déc. 1896 au 30 juin 1897. |
| 861 88 | 4,169 31 | 24,012 92 | 85·24 | 70 | |
| 2,285 91 | 10,023 91 | 29,714 90 | 56·02 | 71 | |
| 4,842 16 | 16,771 97 | 58,420 26 | 74·25 | 72 | |
| ............ | 36,129 04 | 103,554 22 | ........ | 73 | |
| 918 35 | 10,735 02 | 23,791 88 | 118·95 | 74 | |
| 2,390 92 | 40,262 95 | 84,672 04 | 53·19 | 75 | |
| 9,571 39 | 87,509 24 | 154,589 82 | 117·44 | 76 | |
| 1,048 69 | 14,561 06 | 34,756 63 | 58·87 | 77 | |
| 4,708 96 | 17,378 21 | 58,470 16 | 62·96 | 78 | |
| ............ | 2,586 42 | 7,474 42 | 29·90 | 79 | |
| 223 29 | 5,723 04 | 12,628 75 | 70·75 | 80 | |
| 6,621 66 | 49,944 71 | 143,112 01 | 85·77 | 81 | |
| 843 03 | 17,146 18 | 42,547 12 | 51·20 | 82 | |
| 247 24 | 5,378 80 | 15,194 43 | 63·82 | 83 | |
| 3,069,085 16 | 13,637,096 97 | 35,168,665 60 | | | |

N° 8.—SOMMAIRE DES ACCIDENTS

| Numéro. | Nom du chemin de fer. | | Nombre de milles. | Voyageurs, employés ou autres. | Tombés des wagons ou de la locomotive. | | Sautant à bord ou en bas des conv. ou de la loc. en mouv. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. |
| 1 | Cie de ch. de fer et de houille d'Alberta | | 64·62 | Employé | 1 | .... | .... | ... |
| 2 | Albert-Sud | | 16·00 | .... | .... | .... | .... | .... |
| 3 | Atlantique et Lac-Supérieur, comprenant— | | | | | | | |
| | *Baie-des-Chaleurs | 80 milles. | 80·00 | Employés | .... | .... | ... | .... |
| | Grand-Oriental | (Non en opération.) | | | | | | |
| | Vallée de l'Ottawa | do | | | | | | |
| 4 | Baie de Quinté } Kingston, Napanee et Ouest | | 64·82 | Employé | .... | .... | .... | .... |
| 5 | Berlin et Waterloo (électrique) | | 3·00 | .... | .... | .... | .... | .... |
| 6 | Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie | | 45 00 | .... | .... | .... | ... | .... |
| 7 | Bouctouche et Moncton | | 32·00 | .... | .... | .... | .... | .... |
| 8 | Calgary et Edmonton | | 259·07 | Employé | .... | .... | ... | .... |
| 9 | Canada-Atlantique | 138·00 | 176·00 | Employés | .... | .... | .... | .... |
| | Comtés du Centre | 38·00 | | Autres | .... | .... | .... | .... |
| 10 | Canada-Est | | 136·00 | .... | .. | ... | .... | .... |
| 11 | Canada-Sud | 359·24 | 382·19 | Voyageurs | .... | 3 | ... | 1 |
| | Sarnia, Chatham et Erié | 7·00 | | Employés | 1 | 3 | .... | .... |
| | Leamington et Saint-Clair | 15·95 | | Autres | .... | .... | 1 | 2 |
| | Chemins de fer de l'Etat— | | | | | | | |
| 12 | Intercolonial | | 1,150·50 | Voyageurs | .... | 1 | .... | 2 |
| | | | | Employés | 1 | 4 | .... | 3 |
| | | | | Autres | .... | .... | 1 | 2 |
| 13 | Ile du Prince-Edouard | | 210·00 | Voyageurs | ... | .... | .... | .... |
| | | | | Employés | .... | .... | .... | .... |
| 14 | Canadien du Pacifique | | 6,280·26 | Voyageurs | 1 | 2 | 2 | 8 |
| | | | | Employés | 6 | 22 | 1 | 10 |
| | | | | Autres | 4 | 5 | 4 | 7 |
| 15 | Caraquette | | 68·00 | .... | .... | .... | .... | ... |
| 16 | Carillon et Grenville | | 13·00 | .... | .... | .... | .... | .... |
| 17 | Ontario-Central | 104·00 | 113·60 | Employés | .... | .... | .... | .... |
| | Ontario, Belmont et Nord | 9·60 | | | | | | |
| 18 | Central du Nouveau-Brunswick | | 75·66 | .... | .... | .... | .... | .... |
| 19 | Cie de ch. de fer et de houille de Cumberland, y compris embranchem. de Spring-Hill et d'Oxford, 14 milles | | 32·00 | .... | .... | .... | .... | .... |
| 20 | Dominion-Atlantic, comprenant— | | | | | | | |
| | Windsor et Annapolis | 87·5 | 220·50 | Employés | .... | .... | .... | .... |
| | Vallée de Cornwallis | 14·0 | | Autres | 1 | .... | .... | .... |
| | Yarmouth et Annapolis | 87·0 | | | | | | |
| | Embranchement de Windsor, Intercolonial | 32·0 | | | | | | |
| 21 | Comté de Drummond | | 90·53 | .... | .... | .... | .... | .... |
| 22 | Elgin et Havelock | | 27·00 | .... | .... | .... | .... | .... |
| 23 | Erié et Huron | | 76·75 | Employés | .... | .... | .... | .... |
| | | | | Autres | .... | .... | .... | .... |
| 24 | Esquimalt et Nanaïmo | | 78·00 | .... | .... | .... | .... | ... |
| 25 | Frédéricton et Cie du ch. de fer et du pont de Ste-Marie. | | 1·33 | .... | .... | .... | ... | .... |
| 26 | Grand-Tronc | | 3,146·98 | Voyageurs | 1 | 2 | .... | 7 |
| | | | | Employés | 10 | 33 | 1 | 8 |
| | | | | Autres | 7 | 7 | 6 | 15 |
| 27 | Grand-Nord | | 28·00 | .... | .... | .... | .... | ... |
| 28 | Grand-Central du Nord-Ouest | | 50·93 | .... | .... | .... | .... | .... |
| 29 | Hamilton, Grimsby et Beamsville (électrique) | | 23·00 | .... | .... | .... | .... | ... |
| 30 | Hamilton et Dundas | | 6·00 | Voyageur | .... | .... | 1 | .... |
| 31 | Hereford | | 53·30 | .... | .... | .... | .... | .... |
| 32 | Hull (électrique) | | 6·30 | .... | .... | .... | .... | .... |
| 33 | Irondale, Bancroft et Ottawa | | 45·00 | .... | .... | .... | .... | .... |
| 34 | Joggins, maint. Cie de ch. de fer et de houille du Canada | | 12·00 | .... | .... | .... | .... | .... |
| 35 | Kaslo et Slocan | | 31·80 | .... | .... | .... | .... | .... |
| 36 | Kent-Nord, y compris Saint-Louis et Richibouctou | | 34·00 | .... | .... | .... | .... | .... |
| 37 | Kingston et Pembroke | | 112·85 | .... | .... | .... | .... | .... |

*Exploité par le gouvernement fédéral pour 5 mois finissant le 31 mai 1897.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

| A l'ouvrage ou sur la voie, formation des trains. | | Sortant le bras ou la tête par les fenêtres. | | Attelant des wagons | | Collisions ou déraillements. | | Passant ou étant sur la voie. | | Explosions. | | Frappant sur des ponts. | | Autres causes. | | Totaux. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Numéro. |
| | | | | | | | | | | | | | | | | 1 | | 1 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 |
| | | | | | | | 2 | | | | | | | | | | 2 | 3 |
| | | | | | 1 | | | | | | | | | | | | 1 | 4 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 5 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 7 |
| | | | | | 1 | | | | | | | | | | | | 1 | 8 |
| | 1 | | | | 2 | | | | | | | | | | 1 | | 4 | 9 |
| | | | | | | | | | 1 | | | | | | | | 1 | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 10 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | 4 | |
| | 2 | | | | 14 | | | 2 | 6 | | | | | | 6 | 3 | 31 | 11 |
| | | | | | | | | 6 | 5 | | | | | 2 | 1 | 9 | 8 | |
| | | | | | | 1 | 24 | | | | | | | | 1 | 1 | 28 | |
| | 3 | | | 1 | 18 | 1 | 24 | 1 | | | | | | | 14 | 4 | 66 | 12 |
| | | | | | | | | 9 | 5 | | | | | | | 10 | 7 | |
| | | | | | | | 1 | | | | | | | | | | 1 | 13 |
| | 1 | | | | 1 | | | | 1 | | | | | | 8 | | 10 | |
| | | | | | | | 1 | | | | | | | | 5 | 3 | 17 | |
| | | | | 2 | 88 | 1 | 28 | 3 | 11 | | | | | 10 | 37 | 23 | 196 | 14 |
| | | | | | | | | 22 | 17 | | | | | 8 | 23 | 38 | 52 | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 15 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 16 |
| | | | | | 2 | | | | | | | | | | | | 2 | 17 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 18 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 19 |
| | | | | | | | | 1 | | | | | | | | 1 | | 20 |
| | | | | | | | | | | | | | | 1 | | 2 | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 21 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 22 |
| | | | | | 1 | | | | | | | | | | | | 1 | 23 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 1 | | 1 | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 24 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 25 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 1 | 1 | 10 | |
| 2 | 8 | | | 3 | 100 | 2 | 4 | 3 | 14 | | | | | 3 | 25 | 24 | 192 | 26 |
| | | | | | 1 | | 2 | 38 | 29 | | | | | 12 | 19 | 63 | 73 | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 27 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 28 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 29 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | 1 | | 30 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 31 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 32 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 33 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 34 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 35 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 36 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 37 |

N° 8.—Sommaire des accidents

| Numéro. | Nom du chemin de fer. | Milles parcourus. | Voyageurs, employés ou autres. | Tombés des wagons ou de la locomotive. Tués. | Tombés des wagons ou de la locomotive. Blessés. | Sautant à bord ou en bas des conv. ou de la locomot. en mouv. Tués. | Sautant à bord ou en bas des conv. ou de la locomot. en mouv. Blessés. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 38 | L'Assomption | 3·00 | | | | | |
| 39 | Lac-Erié et Rivière-Détroit 88·05 | 111·80 | Voyageurs | | | | 1 |
| | London et Port-Stanley 23·75 | | Autres | | | | |
| 40 | Cie du Canal et du Lac-Manitoba | 100·74 | | | | | |
| 41 | Lotbinière et Mégantic | 30·34 | | | | | |
| 42 | Manitoba et Nord-Ouest 234·50 | 249·97 | Employés | | | | |
| | Saskatchewan et Ouest 15·47 | | Autres | | | | |
| 43 | Vallée de Massawippi | 36·00 | Employés | | 1 | | |
| | | | Autres | | | | |
| 44 | Colonisation de Montfort | 21·00 | | | | | |
| 45 | Montréal et Atlantique, ci-devant Sud-Est 140·10 | 201·50 | Voyageurs | | | | |
| | Lac-Champlain et Jonction du St-Laurent 61·40 | | Employés | 1 | 4 | | |
| | | | Autres | | | | |
| 46 | Ligne de Ceinture de l'île de Montréal (électrique) | 11·60 | Autres | | | | |
| 47 | Parc de Montréal et de l'Ile (électrique) | 40·88 | Voyageurs | | 1 | | |
| | | | Employés | | | | |
| 48 | Montréal, Portland et Boston, maint. Ligne Provinciale | 40·60 | | | | | |
| 49 | Montréal et Jonction de Vermont | 23·60 | Employés | | 1 | | |
| 50 | Nelson et Fort-Sheppard | 59·40 | Autres | | | | |
| 51 | Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard | 36·00 | | | | | |
| 52 | Parc des Chutes et de la Riv.-Niagara (ch. de fer (élect.) | 13·68 | Autres | | | | |
| 53 | Pacifique-Nord et Manitoba | 265·11 | Employés | | 2 | 1 | 2 |
| 54 | Nosbonsing et Nipissingue | 5·50 | Autres | | | | 1 |
| 55 | Central de la Nouvelle-Ecosse | 74·00 | | | | | |
| 56 | Cie d'acier de la Nouvelle-Ecosse, ci-devant Cie de houille et de chemin de fer de New-Glasgow | 12·50 | | | | | |
| 57 | Montagne-d'Orford | 26·50 | | | | | |
| 58 | Chemin de fer électrique d'Oshawa | 8·50 | | | | | |
| 59 | Ottawa et Gatineau | 56·50 | Employés | | 2 | | |
| 60 | Ottawa, Arnprior et Parry-Sound | 260·30 | Voyageurs | | | | 1 |
| | | | Employés | 3 | | | |
| | | | Autres | | | | 2 |
| 61 | Cie de chemin de fer et de carrières de Philipsburgh | 6·75 | | | | | |
| 62 | Jonction de Pontiac et du Pacifique | 71·00 | | | | | |
| 63 | Pontiac et Renfrew | 4·25 | | | | | |
| 64 | Port-Arthur, Duluth et Western | 85·50 | | | | | |
| 65 | Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan | 253·96 | | | | | |
| 66 | Québec et Lac-Saint-Jean 242·00 | 281·50 | Employés | 1 | 2 | | |
| | Basses-Laurentides 39·50 | | Autres | | | | 1 |
| 67 | Québec-Central | 213·50 | Employés | | | | |
| 68 | Québec, Montmorency et Charlevoix | 30·00 | Autres | | | | |
| 69 | Montagne-Rouge | 9·53 | | | | | |
| 70 | Salisbury et Harvey | 45·00 | | | | | |
| 71 | Ligne Riveraine | 82·50 | | | | | |
| 72 | Stanstead, Shefford et Chambly | 43·00 | Employé | | 1 | | |
| 73 | Tunnel Saint-Clair | 2·23 | Voyageurs | 1 | | | |
| 74 | Sainte-Catherine et Niagara-Central | 12·35 | | | | | |
| 75 | Saint-Laurent et Adirondack | 33·00 | Employés | | | | |
| | | | Autres | | | | |
| 76 | Sydney et Louisbourg | 65·90 | Employés | | 1 | | |
| 77 | Rive-Sud, ci-devant Montréal et Sorel | 44·67 | | | | | |
| 78 | Témiscouata | 113·00 | | | | | |
| 79 | Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique | 16·00 | | | | | |
| 80 | Mille-Iles | 4·33 | | | | | |
| 81 | Toronto, Hamilton et Buffalo | 83·93 | Employés | | 2 | | |
| | | | Autres | | | 1 | |
| 82 | Comtés-Unis | 61·00 | | | | | |
| | Victoria et Sydney, C.-B | 16·26 | | | | | |
| | | 16,550·17 | | 39 | 99 | 19 | 73 |

pour l'exercice terminé le 30 juin 1897—*Fin.*

| A l'ouvrage ou sur la voie, formation des convois. | | Sortant les bras ou la tête par les fenêtres. | | Attelant des wagons | | Collisions ou déraillements. | | Passant ou étant sur la voie. | | Explosions. | | Frappant sur les ponts. | | Autres causes. | | Totaux. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Tués. | Blessés. | Numéro. |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 38 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | 1 | 39 |
| | | | | | | | | 1 | | | | | | | | 1 | .... | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 40 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 41 |
| | | | | | 1 | | 2 | | | | | | | 2 | 1 | 2 | 4 | 42 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 1 | | 1 | |
| | | | | | 1 | | | | | | | | | | | | 2 | 43 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 1 | | 1 | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 44 |
| | | | | | | | 2 | | | | | | | | | | 2 | |
| | | | | | 9 | | 2 | | | | | | | 1 | 8 | 2 | 23 | 45 |
| | | | | | | | | | 1 | | | | | | | | 1 | |
| | | | | | | | | | 4 | | | | | | | | 4 | 46 |
| | | | 1 | | | | 1 | | | | | | | | | | 3 | 47 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 1 | | 1 | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 48 |
| | | | | | 3 | | | | | | | | | | 1 | | 5 | 49 |
| | | | | | | | | | 2 | | | | | | | | 2 | 50 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 51 |
| | | | | | | | | | 1 | | | | | | | | 1 | 52 |
| | | | | | 5 | | | | | | | | | | 8 | 1 | 17 | 53 |
| | | | | | 1 | | | 1 | | | | | | | | 1 | 2 | 54 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 55 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 56 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 57 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 58 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 | 59 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | 1 | |
| 1 | | | | | 2 | 3 | | | | | | | | 1 | 5 | 8 | 7 | 60 |
| | | | | | | | | 2 | 1 | | | | | | | 2 | 3 | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 61 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 62 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 63 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 64 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 65 |
| | 1 | | | | | | | | | | | | | | | 1 | 3 | 66 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | 1 | |
| | | | | | | 1 | | | | | | | | | | 1 | | 67 |
| | | | | | | | | 2 | | | | | | | | 2 | | 68 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 69 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 70 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 71 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 2 | | 3 | 72 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | 1 | | 73 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 74 |
| | | | | | | | | 1 | | | | | | | | 1 | .... | |
| | | | | | | | | 1 | 1 | | | | | | | 1 | 1 | 75 |
| | | | | | | | | | | | | | | | 1 | | 2 | 76 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 77 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 78 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 79 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 80 |
| | | | | | 3 | 3 | 1 | 1 | | | | | | | | 4 | 6 | 81 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | 1 | .... | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 82 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | 83 |
| 3 | 16 | .... | 1 | 6 | 254 | 12 | 94 | 94 | 99 | .... | .... | .... | .... | 40 | 171 | 213 | 807 | |

N° 9.—Voies ferrées appartenant à des propriétaires de mine de houille et de fer, pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

| Nom. | Longueur de la voie. | Largeur. | Nombre de locomotives. | Nombre de wagons. | Observations. |
|---|---|---|---|---|---|
| Nouvelle-Écosse. | Milles. | Pieds. | | | |
| Cie houillère d'Acadie.... .... | 3·00 | 4·8½ | 2 | 20 | Connu comme C.F. des Mines d'Albion. |
| Cie houillère Intercoloniale .... | 8·00 | 4·8½ | 4 | 221 | Raccordant la houillère de Drummond avec le chemin de fer Intercolonial et le quai de Granton, havre de Pictou, N.-E. |
| Cie de fer de Londonderry... | 5·75 | 4·8½ | 2 | 26 | De la station de Londonderry sur le C.F.I. aux mines d'Acadie, avec embranchem. |
| | 4·50 | 4·8½ | .... | ...... | Des Mines de l'Est à la gare des Mines de l'Est, avec embranchements. |
| | 7·00 | 3·1 | 2 | 27 | Des ateliers aux Mines de l'Ouest avec emb. |
| | 28·25 | | 10 | 294 | La Compagnie de fer de Londonderry n'ayant pas envoyé un rapport pour l'exercice terminé le 30 juin 1897, celui de l'exercice précédent a été mis à contribution. |
| Cap-Breton. | | | | | |
| Association générale des mines de Londres, Angleterre— Mines de Sydney..... ...... | 5·15 | 4·8½ | 4 | 201 | Ce chemin de fer est utilisé pour fins de charbonnage seulement. |
| Cie houillère du Canada— | | | | | |
| Ligne principale ..... ..... | 40·00 | 4·8½ | 10 | 727 | Compagnie Dominion Coal. |
| Embranchement Victoria... | 5·00 | 4·8½ | 1 | 150 | Les lignes conduisant aux différent. houillères de ce chemin de fer sont comprises dans les embranchements du ch. de fer de Sydney et Louisbourg appart. à la Dominion Coal Co. |
| do Caledonia... | 1·00 | 4·8½ | 1 | 119 | |
| Baie-Glacée .... .......... | ·50 | 4·8½ | 1 | 69 | |
| Réserve .................. | 10·00 | 3·0 | 4 | 228 | La Dominion Coal Co. n'a pas fait cette année de rapport séparé pour ses chemins conduisant à ses houillères et leur équipement; en conséquence, on s'est servi du rapp. de l'année dernière pour ce relevé. |
| Gowrie .... ................ | 1·50 | 3·6 | 2 | 150 | |
| | 63·15 | | 23 | 1644 | |

N° 10—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer—construits et en voie de construction—par les gouvernements, pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

| Nom du chemin de fer. | Prêt. | Total. | Boni. | Total. | Souscription d'actions ou d'obligations. | Total. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| GOUVERNEMENT FÉDÉRAL. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Albert (maintenant Salisbury et Harvey) | * 29,665 45 | | | | | |
| Albert-Sud | | | 50,460 00 | | | |
| Atlantique et Nord-Ouest du Canada | | | a 1,422,000 00 | | | |
| Baie-des-Chaleurs | | | 620,000 00 | | | |
| Belleville et Hastings-Nord—Grande-Jonction (maint. Grand-Tronc) | | | 21,888 00 | | | |
| Jonction de Beauharnois | | | 62,400 00 | | | |
| Brantford, Waterloo et Lac-Erié (mainten. Toronto, Hamilton et Buffalo) | | | 57,600 00 | | | |
| Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie | | | 105,200 00 | | | |
| Bouctouche et Moncton | | | 101,600 00 | | | |
| Canada-Atlantique | | | 282,355 20 | | | |
| Canada-Central | | | 1,525,250 00 | | | |
| Canada-Est (ci-devant Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick) | | | b 366,839 84 | | | |
| Canadien du Pacifique | | | c56,093,887 77 | | | |
| do Revelstoke au Lac-Laflèche | | | 80,000 00 | | | |
| Cap-de-la-Madeleine | | | 9,600 00 | | | |
| Caraquette | | | 224,000 00 | | | |
| Central du Nouveau-Brunswick | | | ‡ 268,712 54 | | | |
| Chemin de fer de la Côte du Nouveau-Brunswick | | | 195,200 00 | | | |
| Cobourg, Northumberland et Pacifique | | | 160,000 00 | | | |
| Colombie et Kootenay | | | 88,800 00 | | | |
| Vallée de la Cornwallis (maintenant Atlantique du Canada) | | | 44,800 00 | | | |
| Compagnie de chemin de fer et de houille de Cumberland | | | 39,850 00 | | | |
| Comté de Drummond | | | 433,920 00 | | | |
| Cie de chaux du Canada (maintenant dans le Hereford) | | | 15,360 00 | | | |
| Elgin et Havelock | | | d 82,652 82 | | | |
| Erié et Huron | | | 96,000 00 | | | |
| Esquimalt et Nanaïmo | | | 750,000 00 | | | |
| Cie du chemin de fer et du pont de Frédéricton et Sainte-Marie | 300,000 00 | | 30,000 00 | | | |
| Grand-Tronc | 15,142,633 33 | | | | | |
| do Baie-Georgienne et Lac-Erié, embranchement d'Owen-Sound | | | 39,744 00 | | | |
| Grand-Oriental | | | 40,345 00 | | | |
| Grand-Nord (section de la Vallée d'Ottawa exclusivement) | | | 495,988 00 | | | |
| Jonction de Guelph | | | 46,000 00 | | | |

* $14,665.45 de lisses. ‡ Y compris $83,612.54 de lisses aux chemins de fer Saint-Martin et Upham. *a* Payable en versements semi-annuels de $35,550 chacun pour 20 ans, du 1er juillet 1889. *b* Y compris $24,439.84, lisses à l'embranchement de Chatham. *c* Y compris le coût des lignes construites par le gouvernement fédéral et transférées à la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique, $31,093,887.77. *d* Y compris $44,252.82 de lisses.

N° 10—Etat indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les gouvernements—*Suite.*

| Nom du chemin de fer. | Prêt. | Total. | Boni. | Total. | Souscription d'actions ou d'obligations. | Total. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Gouvernement fédéral—*Suite.* | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Rive du Golfe | | | 56,000 00 | | | |
| Embranchement de Harvey | | | 5,553 57 | | | |
| Hereford | | | 155,200 00 | | | |
| Intercolonial | | | 55,416,157 15 | | | |
| International (Atlantique et Nord-Ouest) C.C.P. | | | 156,800 00 | | | |
| Irondale, Bancroft et Ottawa | | | 160,000 00 | | | |
| Joggins (maintenant Compagnie de charbon et de ch. de fer du Canada) | | | 37,500 00 | | | |
| Kent-Nord | † 58,334 27 | | | | | |
| Kingston, Napanee et de l'Ouest, maintenant Baie-de-Quinté | | | 208,732 80 | | | |
| Kingston et Pembroke | | | 48,000 00 | | | |
| Kingston, Smith's-Falls, Ottawa | | | 323,200 00 | | | |
| L'Assomption | | | 11,200 00 | | | |
| Lac-Erié et Rivière-Détroit | | | 338,731 00 | | | |
| Colonisation du Lac-Témiscamingue | | | 310,335 95 | | | |
| Leamington et Saint-Clair (maintenant dans le Canada-Sud) | | | 51,200 00 | | | |
| Lotbinière et Mégantic | | | 96,000 00 | | | |
| Basses-Laurentides | | | 217,600 00 | | | |
| Midland de la Nouv.-Ecosse (ci-dev. Vallée de la Stewiacke et Lansdowne) | | | 300,000 00 | | | |
| Colonisation de Montfort | | | 171,600 00 | | | |
| Montréal et Lac-Maskinongé | | | 41,280 00 | | | |
| Montréal et Jonction de Champlain | | | 103,600 00 | | | |
| Montréal et Ottawa | | | 192,000 00 | | | |
| Montréal et Sorel (maintenant la Rive-Sud) | | | 93,757 57 | | | |
| Montréal et Ouest | | | 361,270 00 | | | |
| Nakusp et Slocan | | | 121,600 00 | | | |
| New-Brunswick et Ile du Prince-Edouard | | | 113,440 00 | | | |
| Cie de houille et de fer de New-Glasgow | | | 39,840 00 | | | |
| Nord et Jonction du Pacifique | | | 1,320,000 00 | | | |
| Central, Nouvelle-Ecosse | | | 230,700 00 | | | |
| Sud, Nouvelle-Ecosse | | | 240,000 00 | | | |
| Ontario, Belmont et Nord | | | 32,000 00 | | | |
| Ontario et Québec | | | 196,000 00 | | | |
| Montagne-d'Orford | | | 84,800 00 | | | |
| Oshawa | | | 22,400 00 | | | |
| Ottawa, Arnprior et Parry-Sound | | | 609,600 00 | | | |
| Ottawa et Gatineau | | | 320,000 00 | | | |

† Lisses, 58,

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Vallée de l'Ottawa (formant partie du Grand-Nord | | | 21,600 00 | | |
| Colonisation de Parry-Sound | | | 152,800 00 | | |
| Cie de chemin de fer et de carrières de Philipsburg | | | 23,712 00 | | |
| Jonction de Pontiac du Pacifique | | | 307,850 00 | | |
| Pontiac et Renfrew | | | 13,600 00 | | |
| Port-Arthur, Duluth et Ouest | | | 271,200 00 | | |
| Ile du Prince-Edouard | | | 3,750,565 38 | | |
| Québec et Lac-Saint-Jean | | | 1,006,743 50 | | |
| Québec-Central | | | 348,342 00 | | |
| Québec, Montmorency et Charlevoix | | | 96,000 00 | | |
| Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, Rive-Nord, Montréal à Québec | | | †954,000 00 | | |
| do do do do | | | 1,500,000 00 | | |
| do do Montréal à Ottawa | | | †1,440,000 00 | | |
| Sainte-Catherine et Niagara-Central | | | 38,400 00 | | |
| Saint-Louis et Richibouctou | | | 22,400 00 | | |
| Pont de la Saint-Jean et prolongement de chemin de fer | 433,900 00 | | | | |
| Vallée de la Saint-Jean et Rivière-du-Loup | | | | | |
| Saint-Laurent et Adirondack | | | 108,201 60 | | |
| Tunnel de Saint-Clair | | | 375,000 00 | | |
| Saint-Stephen et Milltown | | | 14,848 00 | | |
| Shuswap et Okanagan | | | 163,200 00 | | |
| Norfolk-Sud | | | 54,400 00 | | |
| Sydney et Louisbourg—Cie de houille du Canada | | | 87,808 00 | | |
| Témiscouata | | | 645,950 00 | | |
| Mille-Iles | | | 24,400 00 | | |
| Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique | | | 62,400 00 | | |
| Vallée de la Tobique | | | 134,016 00 | | |
| Toronto, Grey et Bruce | | | 14,656 00 | | |
| Comtés-Unis | | | 208,000 00 | | |
| Jonction de Waterloo | | | 32,800 00 | | |
| Pacifique d'Ontario-Ouest | | | 60,000 00 | | |
| Comtés de l'Ouest (maintenant Dominion-Atlantic) | | | 500,000 00 | | |
| Windsor et Annapolis (maintenant Dominion-Atlantic) | | | 1,193,369 00 | | |
| | | 15,964,533 05 | | 139,662,812 69 | |

† Le gouvernement fédéral paie au gouvernement de Québec 5 pour 100 par année sur ces deux montants.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| GOUVERNEMENT D'ONTARIO. | | | | | |
| Brantford, Norfolk et Port-Burwell, Grand-Tronc | | | 68,000 00 | | |
| Canada-Atlantique | | | 270,000 00 | | |
| Canada-Central | | | 1,479,000 00 | | |
| Canada-Sud | | | 147,858 65 | | |
| Ontario-Central | | | 126,500 00 | | |
| Cobourg, Blairton et Marmora | 26,000 00 | | 18,740 00 | | |
| Credit-Valley | | | 531,000 00 | | |
| Erié et Huron | | | 83,000 00 | | |
| Grande-Jonction et Belleville et Hastings-Nord | | | 224,660 00 | | |
| Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié | | | 336,000 00 | | |
| Hamilton et Nord-Ouest | | | 565,020 00 | | |
| Irondale, Bancroft et Ottawa | | | 135,000 00 | | |
| Kingston et Pembroke | | | 456,493 00 | | |

N° 10.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les gouvernements—*Suite.*

| Nom du chemin de fer. | Prêt. | Total. | Boni. | Total. | Souscription d'actions ou d'obligations. | Total. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| GOUVERNEMENT D'ONTARIO—*Suite.* | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Kingston, Napanee et Ouest (maintenant Baie-de-Quinté) | | | 90,000 00 | | | |
| London, Huron et Bruce | | | 178,630 00 | | | |
| Midland | | | 168,350 00 | | | |
| Montréal et Ottawa | | | 100,000 00 | | | |
| Nord | | | 196,188 00 | | | |
| Simcoe-Nord | | | 83,300 00 | | | |
| Ontario, Belmont et Nord | | | 19,149 39 | | | |
| Ottawa, Arnprior et Parry-Sound | | | 431,000 00 | | | |
| Colonisation de Parry-Sound | | | 148,500 00 | | | |
| Port-Arthur, Duluth et Ouest | | | 261,000 00 | | | |
| Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique | | | 32,000 00 | | | |
| 66 Toronto et Nipissingue | | | 105,212 00 | | | |
| Jonction du Lac-Simcoe | | | 53,000 00 | | | |
| Toronto, Grey et Bruce | | | 375,282 00 | | | |
| Victoria | | | 312,000 00 | | | |
| Wellington, Grey et Bruce | | | 241,276 00 | | | |
| Whitby, Port-Perry et Lindsay | | | 94,957 59 | | | |
| | | 26,000 00 | | 7,331,116 63 | | |
| GOUVERNEMENT DE QUÉBEC. | | | | | | |
| Baie-des-Chaleurs (maintenant Atlantique et Lac-Supérieur) | | | 988,546 00 | | | |
| Jonction de Beauharnois | | | 179,073 00 | | | |
| Canada-Atlantique | | | 200,000 00 | | | |
| Grand-Oriental (maintenant Atlantique et Lac-Supérieur) | | | 156,000 00 | | | |
| Grand-Nord | | | 438,250 00 | | | |
| Comté de Drummond | | | 549,000 00 | | | |
| Hereford | | | 103,000 00 | | | |
| International (maintenant Atlantique et Nord-Ouest—C.C.P.) | | | 391,122 02 | | | |
| Lac-Champlain et Jonction du Saint-Laurent | | | 250,280 00 | | | |
| Chemin de fer de Colonisation du Lac-Témiscamingue | | | 350,076 82 | | | |
| L'Assomption | | | 7,350 00 | | | |
| Lotbinière et Mégantic | | | 126,994 00 | | | |
| Basses-Laurentides | | | 252,000 00 | | | |
| Vallée de la Missisquoi (maintenant Atlantique et Nord-Ouest—C.C.P.) | | | 228,000 00 | | | |
| Colonisation de Montford | | | 109,895 80 | | | |
| Jonction de Montréal et Champlain | | | 150,000 00 | | | |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Montréal et Ottawa | | | 182,210 00 | | | |
| Montréal, Portland et Boston (maintenant Montréal et Ligne Provinciale) | | | 231,122 00 | | | |
| Montréal et Sorel (maintenant Rive-Sud) | | | 276,645 00 | | | |
| Montréal et Ouest | | | 472,500 00 | | | |
| Montréal et Lac-Maskinongé | | | 87,750 00 | | | |
| Montagne-d'Orford | | | 154,000 00 | | | |
| Ottawa et Gatineau | | | 780,770 00 | | | |
| Vallée de l'Ottawa (maintenant Atlantique et Lac-Supérieur) | | | 25,390 00 | | | |
| Cie de chemin de fer et de carrières de la Jonction de Philipsburg | | | 25,667 00 | | | |
| Jonction de Pontiac du Pacifique | | | 536,000 00 | | | |
| Pontiac et Renfrew | | | 17,433 60 | | | |
| Québec et Lac-Saint-Jean | | | 2,533,000 00 | | | |
| Québec-Central | | | 1,076,123 14 | | | |
| Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, y compris Rive-Nord | 3,722,956 00 | | 727,000 00 | | | |
| Québec, Montmorency et Charlevoix | | | 292,000 00 | | | |
| Sud-Est (maintenant Montréal et Atlantique) | | | 444,000 00 | | | |
| Saint-Laurent et Adirondack | | | 65,216 00 | | | |
| Témiscouata | | | 241,500 00 | | | |
| Comtés-Unis | | | 210,000 00 | | | |
| Waterloo et Magog (maintenant Atlantique et Nord-Ouest—C.C.P.) | | | 92,000 00 | | | |
| | | 3,722,956 00 | | 12,949,914 38 | | |
| Gouvernement du Nouveau-Brunswick. | | | | | | |
| Albert (maintenant Salisbury et Harvey) | | | 455,000 00 | | | |
| Albert-Sud | | | 48,680 00 | | | |
| Bouctouche et Moncton | | | 96,000 00 | | | |
| Caraquette | | | 180,000 00 | | | |
| Central du Nouveau-Brunswick | | | 139,000 00 | | | |
| Embranchement de Chatham (maintenant partie du Canada-Est) | | | 56,000 00 | | | |
| Frédéricton | | | 230,000 00 | | | |
| Grand-Sud (maintenant Ligne Riveraine) | | | 413,000 00 | | | |
| Rive du Golfe | | | 35,000 00 | | | |
| Embranchement de Harvey | | | 9,000 00 | | | |
| Kent-Nord | | | 135,000 00 | | | |
| Nouveau-Brunswick | | | 76,000 00 | | | |
| Nouveau-Brunswick et Canada | | | 575,000 00 | | | |
| Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard | | | 99,708 90 | | | |
| Nord et Ouest (maintenant Canada-Est) | | | 344,000 00 | | | |
| Elgin, Petitcodiac et Havelock (maintenant Elgin et Havelock) | | | 107,500 00 | | | |
| Saint-Martin et Upham (maintenant Central du Nouveau-Brunswick) | | | 145,600 00 | | | |
| Pont de Saint-Jean et prolongement de chemin de fer | | | 5,181 81 | | | |
| Saint-Jean et Maine | | | 880,000 00 | | 300,000 00 | |
| Vallée de la Saint-Jean et Rivière-du-Loup | | | | | | |
| Saint-Louis et Richibouctou | | | 21,000 00 | | | |
| Saint-Stephen et Milltown | | | 13,920 00 | | | |
| Témiscouata | | | 66,000 00 | | | |
| Vallée de la Tobique | | | 70,000 00 | | | |
| | | | | 4,200,590 71 | | 300,000 00 |

N° 10.—État indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les gouvernements—*Fin.*

| Nom de chemin de fer. | Prêt. | Total. | Boni. | Total. | Souscription d'actions ou d'obligations. | Total. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ECOSSE. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Ligne de la Côte | | | 288,000 00 | | | |
| Vallée de la Cornwallis (maintenant dans le Dominion-Atlantic) | | | 44,800 00 | | | |
| Joggins (maintenant Cie de charbonnage et de chemin de fer du Canada) | | | 35,200 00 | | | |
| Midland de la Nouv.-Ecosse (ci-dev. Vallée de la Stewiacke et Lansdowne) | | | 192,000 00 | | | |
| Cie de fer, de houille et de ch. de f. de New-Glasgow (m. Cie d'aciéries, N.-E.) | | | 40,000 00 | | | |
| Central de la Nouvelle-Ecosse | | | 432,261 08 | | | |
| Sud de la Nouvelle-Ecosse | | | 307,200 00 | | | |
| Springhill et Parrsboro' (Cie de ch. de fer et de houille de Cumberland) | | | 173,650 00 | | | |
| Cie houillère Dominion, Sydney et Louisbourg | | | 87,808 00 | | | |
| Comtés de l'Ouest (maintenant dans le Dominion-Atlantic) | | | 679,197 45 | | | |
| | | | | 2,280,116 53 | | |
| GOUVERNEMENT DU MANITOBA. | | | | | | |
| Canadien du Pacifique | | | 237,377 50 | | | |
| Manitoba et Nord-Ouest | 649,934 27 | | | | | |
| Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba | 900,000 00 | | | | | |
| Pacifique-Nord du Manitoba | | | 533,300 00 | | | |
| Saskatchewan et de l'Ouest | 50,000 00 | | | 770,677 50 | | |
| Winnipeg et Baie-d'Hudson (maintenant Grand-Nord de Winnipeg) | 256,000 00 | | | | | |
| | | 1,855,934 27 | | | | |
| GOUVERNEMENT DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE. | | | | | | |
| Canadien du Pacifique | | | 37,500 00 | | | |
| | | | | 37,500 00 | | |
| Total, aide des gouvernements | | 21,569,423 32 | | 167,232,728 44 | | 300,000 00 |

N° 10.—État indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités, 30 juin 1897.

| Municipalités. | Nom du chemin de fer. | Prêt. | Total. | Boni. | Total. | Souscriptions d'actions ou d'obligations. | Total. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ontario. | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Deseronto | Cie de navig. de la Baie-de-Quinté | | | | 5,000 00 | | |
| Ville de Brockville | Brockville, Westport et Saut-Ste-Marie | | | 36,000 00 | | | |
| Elizabethtown | do do | | | 7,000 00 | | | |
| En arrière de Yonge et Escott | do do | | | 15,000 00 | | | |
| do Leeds et Lansdowne | do do | | | 5,000 00 | | | |
| Bastard et Burgess | do do | | | 28,000 00 | | | |
| Crosby-Sud | do do | | | 6,000 00 | | | |
| Village de Newboro' | do do | | | 4,000 00 | | | |
| Crosby-Nord | do do | | | 15,000 00 | | | |
| | | | | | 116,000 00 | | |
| Diverses municipalités | Buffalo et Lac-Huron | | | | 966,000 00 | | |
| 69 Renfrew | Canada-Central, mainten. C. du P. | | | | | 30,000 00 | |
| Horton | do | | | | | 7,500 00 | |
| Admaston | do | | | | | 5,000 00 | |
| | | | | | | | 42,500 00 |
| Comté d'Elgin | Canada-Sud | | | 200,000 00 | | | |
| Township de Townsend | do | | | 30,000 00 | | | |
| do Durham | do | | | 15,000 00 | | | |
| do d'Anderdon | do | | | 15,000 00 | | | |
| Ville de Saint-Thomas | do | | | 25,000 00 | | | |
| Township de Malden | do | | | 15,000 00 | | | |
| Ville d'Amherstburg | do | | | 15,000 00 | | | |
| Norwich-Sud | do | | | 7,500 00 | | | |
| | | | | | 322,500 00 | | |
| Saut-Sainte-Marie | Canadien du Pacifique | | | 20,000 00 | | | |
| Carleton-Place | do | | | 20,000 00 | | | |
| Owen-Sound | do | | | 40,000 00 | | | |
| | | | | | 80,000 00 | | |
| Northumberland et Durham | Cobourg, Blairton et Marmora | | | | 113,500 00 | | |
| Hawkesbury-Ouest | Comtés du Centre | | | 15,000 00 | | | |
| Vankleek-Hill | do | | | 1,200 00 | | | |
| Dalkeith | do | | | 800 00 | | | |
| Rockland | do | | | 6,000 00 | | | |
| Clarence | do | | | 1,000 00 | | | |
| | | | | | 24,000 00 | | |
| Ville de Trenton | Ontario-Central | | | 10,000 00 | | | |
| Village de Wellington | do | | | 2,500 00 | | | |

Nº 10.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités.—*Suite.*

| Municipalités. | Nom du chemin de fer. | Prêt. | Total. | Boni. | Total. | Souscriptions d'actions ou d'obligations. | Total. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| ONTARIO—*Suite.* | | | | | | | |
| Ville de Picton | Central-Ontario | | | 21,000 00 | | | |
| Comté de Prince-Edouard | do | | | 60,000 00 | 93,500 00 | | |
| Ville de Cobourg | Cobourg, Northumberland et Pacifiq | | | 30,000 00 | | | |
| Village de Campbellford | do do | | | 15,000 00 | | | |
| Township de Percy | do do | | | 25,000 00 | | | |
| do Haldimand | do do | | | 14,000 00 | | | |
| do Brighton | do do | | | 2,000 00 | | | |
| do Hamilton | do do | | | 4,500 00 | | | |
| do Cramahe | do do | | | 3,000 00 | 93,500 00 | | |
| Comté d'Oxford | Credit-Valley | | | 200,000 00 | | | |
| do de Wellington | do | | | 135,000 00 | | | |
| do de Waterloo | do | | | 110,000 00 | | | |
| do de Peel | do | | | 75,000 00 | | | |
| do de Halton | do | | | 70,000 00 | | | |
| Cité de Toronto | do | | | 350,000 00 | | | |
| do Saint-Thomas | do | | | 50,000 00 | | | |
| Ville de Milton | do | | | 30,000 00 | | | |
| do Brampton | do | | | 20,000 00 | | | |
| do d'Ingersoll | do | | | 10,000 00 | | | |
| do d'Orangeville | do | | | 15,000 00 | | | |
| Village de Streetsville | do | | | 20,000 00 | 1,085,000 00 | | |
| Comté de Kent | Erié et Huron | | | 155,000 00 | | | |
| Cité de Chatham | do | | | 30,000 00 | | | |
| Ville de Sarnia | do | | | 16,000 00 | | | |
| Village de Dresden | do | | | 20,500 00 | | | |
| do Blenheim | do | | | 11,000 00 | | | |
| do Wallaceburg | do | | | 11,000 00 | | | |
| Township de Sombra | do | | | 14,000 00 | | | |
| do Woodhouse | Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié | | | 15,000 00 | 257,500 00 | | |
| Ville de Simcoe | do do | | | 10,000 00 | | | |
| Township de Norwich-Sud | do do | | | 10,000 00 | | | |
| do do Nord | do do | | | } 40,000 00 | | | |
| Ville de Woodstock | do do | | | | | | |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Township d'Oxford-Est | do do | | | 25,000 00 | | | |
| do de Woodstock | do do | | | 25,000 00 | | | |
| Ville de Woodstock | do do | | | 60,000 00 | | | |
| do de Stratford | do do | | | | | | |
| Comté de Perth | do do | | | 120,000 00 | | | |
| Township de Mornington | do do | | | 40,000 00 | | | |
| do d'Elma | do do | | | 10,000 00 | | | |
| Ville de Listowel | do do | | | 15,000 00 | | | |
| Township de Wallace | do do | | | 10.000 00 | | | |
| Ville de Palmerston | do do | | | 30,000 00 | | | |
| Township de Minto | do do | | | 25,000 00 | | | |
| Ville de Harriston | do do | | | 20,000 00 | | | |
| Township de Normanby | do do | | | 80,000 00 | | | |
| do de Bentinck | do do | | | 65,000 00 | | | |
| do de Brant | do do | | | 20,000 00 | | | |
| do de Elderslie | do do | | | 45,000 00 | | | |
| do d'Arran | do do | | | 45,000 00 | | | |
| do d'Amabel | do do | | | 43,000 00 | | | |
| do de Keppel | do do | | | 32,000 00 | | | |
| do d'Albemarle | do do | | | 10,000 00 | | | |
| Ville de Mount-Forest | do do | | | 22,000 00 | | | |
| Township d'Egremont | do do | | | 60,000 00 | | | |
| Township de Glenelg | do do | | | 20,000 00 | | | |
| Ville de Durham | do do | | | 32,000 00 | | | |
| | | | | | 929,000 00 | | |
| Ville d'Owen-Sound | Grand-Tronc, embr. d'Owen-Sound | | | 75,000 00 | | | |
| Township de Sarawak | do do | | | 7,500 00 | | | |
| do de Keppel | do do | | | 3,000 00 | | | |
| | | | | | 85,500 00 | | |
| Cité de Belleville | Grande-Jonction | | | 150,000 00 | | | |
| Village de Sterling | do | | | 5,000 00 | | | |
| Township de Rawdon | do | | | 15,000 00 | | | |
| do de Seymour | do | | | 35,000 00 | | | |
| do de Percy | do | | | 8,000 00 | ........... | 50,000 00 | |
| do d'Asphodel | do | | | | | | |
| | | | | | 213,000 00 | ............ | 50,000 00 |
| Cité de Guelph | Jonction de Guelph | | | ............ | ............ | ............ | 193,000 00 |
| Comté de Frontenac | Kingston et Pembroke | | | 170,000 00 | | | |
| Cité de Kingston | do do | | | 318,000 00 | | | |
| Village de Renfrew | do do | | | 3,000 00 | | | |
| Cité de Kingston et autres municipalités | Kingston, Smith's-Falls et Ottawa | | | ............ | 491,000 00<br>315,500 00 | | |
| Ville de Napanee | Kingston, Napanee et Ouest | | | 30,000 00 | | | |
| Village de Newburgh | do do | | | 7,500 00 | | | |
| Township de Camden | do do | | | 30,000 00 | | | |
| do de Sheffield | do do | | | 15,000 00 | | | |
| do de Loughborough | do do | | | 5,000 00 | | | |
| Cité de Kingston | do do | | | 75,000 00 | | | |
| | | | | | 162,500 00 | | |
| Cité d'Hamilton | Hamilton et Nord-Ouest | | | 99,733 00 | | | |

N° 10—Etat indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités—*Suite.*

| Municipalités. | Nom du chemin de fer. | Prêt. | Total. | Boni. | Total. | Souscriptions d'actions ou d'obligations. | Total. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ontario—*Suite.* | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Village de Georgetown | Hamilton et Nord-Ouest | | | 11,289 00 | | | |
| Comté de Peel | do do | | | 30,974 00 | | | |
| do de Simcoe | do do | | | 354,007 00 | | | |
| Ville de Collingwood | do do | | | 12,084 00 | | | |
| Township d'Innisfil | do do | | | 22,592 00 | | | |
| do de Woodhouse | do do | | | 20,740 00 | | | |
| do d'Adjala | do do | | | 2,500 00 | | | |
| do d'Essa | do do | | | 2,500 00 | | | |
| do de Tossorontio | do do | | | 10,000 00 | | | |
| do de Mulmur | do do | | | 5,000 00 | | | |
| Village d'Alliston | do do | | | 8,000 00 | | | |
| Township de Nottawasaga | do do | | | 20,386 00 | | | |
| Cité de Hamilton | Hamilton, Grimsby et Beamsville | | | 25,000 00 | 599,805 00 | | |
| Township de Saltfleet | do do | | | 3,000 00 | | | |
| | | | | | 28,000 00 | | |
| Ville de Dundas | Hamilton et Dundas | | | | 800 00 | | |
| Township de Colchester-Sud | Lac-Erié et Rivière-Détroit | | | 20,000 00 | | | |
| do de Garfield | do do | | | 15,000 00 | | | |
| Village de Kingsville | do do | | | 10,000 00 | | | |
| Township de Romney | do do | | | 10,000 00 | | | |
| Township de Tilbury-Est | do do | | | 5,000 00 | | | |
| do de Raleigh | do do | | | 10,000 00 | | | |
| Village de Blenheim | do do | | | 5,000 00 | | | |
| do de Ridgetown | do do | | | 12,500 00 | | | |
| | | | | | 87,500 00 | | |
| Township de Gwillimbury-Est | Jonction du Lac Simcoe | | | 45,000 00 | | | |
| do do Nord | do do | | | 20,000 00 | | | |
| do de Georgina | do do | | | 20,000 00 | | | |
| do de Whitchurch | do do | | | 15,000 00 | | | |
| Village de Leamington | Leamington et Saint-Clair, Canada-Sud | | | 12,000 00 | 100,000 00 | | |
| Township de Mersea | do do | | | 15,000 00 | | | |
| Village de Comber | do do | | | 6,000 00 | | | |
| | | | | | 33,000 00 | | |
| Township de London | London, Huron et Bruce | | | 15,000 00 | | | |
| do de Stephen | do do | | | 17,500 00 | | | |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| do d'Osborne | do do | | | 25,000 00 | | | |
| do de Hay | do do | | | 15,000 00 | | | |
| do de Goderich | do do | | | 15,000 00 | | | |
| do de Wawanosh-E. | do do | | | 25,000 00 | | | |
| do d'Hallet | do do | | | 25,000 00 | | | |
| do de Tuckersmith | do do | | | 10,000 00 | | | |
| do de Turnberry | do do | | | 5,000 00 | | | |
| do de Morris | do do | | | 10,000 00 | | | |
| do de Stanley | do do | | | 10,000 00 | | | |
| Village de Clinton | do do | | | 20,000 00 | | | |
| do d'Exeter | do do | | | 10,000 00 | | | |
| do de Kincardine } do de Wigan } | do do | | | 9,000 00 | | | |
| Cité de London | do do | | | 100,000 00 | 311,500 00 | | |
| Municipalités | London et Port-Stanley | | 680,311 00 | | | | |
| Comté d'Elgin | | | | | | 80,000 00 | |
| do de Middlesex | | | | | | 100,000 00 | |
| Cité de London | | | | | | 200,000 00 | |
| Cité et ville de Saint-Thomas | | | | | | 34,000 00 | 414,000 00 |
| Township de Thorah | Midland | | | 50,000 00 | | | |
| Ville de Port-Hope | do | | | 30,000 00 | | | |
| Townships d'Orillia et de Matchedash | do | | | 12,500 00 | | | |
| Ville d'Orillia | do | | | 12,500 00 | | | |
| Township de Tay | do | | | 21,370 85 | | | |
| Village d'Omemee | do | | | 2,000 00 | | | |
| Township de Mara | do | | | 12,500 00 | | | |
| Ville de Peterborough | do | | | 4,000 00 | 144,870 85 | | |
| Cité de Toronto | Nord | | | 100,000 00 | | 190,000 00 | |
| Comté de Simcoe | do | | | | | 200,000 00 | |
| Ville de Barrie | do | | | 30,000 00 | | | |
| do d'Orillia | do | | | 12,500 00 | | | |
| Townships de Collingwood, Euphrasia et Saint-Vincent | do | | | 99,480 00 | 241,980 00 | | 390,000 00 |
| Ville de Smith's-Falls | Ontario et Québec | | | 25,000 00 | | | |
| do Merrickville | do | | | 10,000 00 | | | |
| Township de Winchester-Ouest | do | | | 15,000 00 | | | |
| do Thamesford | do | | | 2,500 00 | 52,500 00 | | |
| Ville d'Oshawa | Oshawa | | | | 5,000 00 | | |
| Cité d'Ottawa | Ottawa, Arnprior et Parry-Sound | | | 150,000 00 | | | |
| Township de Huntley | do do | | | 4,392 00 | | | |
| do Hagarty | do do | | | | 154,392 00 | 2,000 00 | |
| Ville d'Arnprior | do do | | | | | 30,000 00 | 32,000 00 |
| do de Port-Arthur | Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest | | | 25,000 00 | | | |

N° 10.—État indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités—*Suite.*

| Municipalités. | Nom du chemin de fer. | Prêt. | Total. | Boni. | Total. | Souscriptions d'actions ou d'obligations. | Total. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ontario—*Suite.* | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Municipalité de Neebing | Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest | | | 15,000 00 | 40,000 00 | | |
| Ville de Simcoe | Norfolk-Sud | | | 5,000 00 | | | |
| Township de Charlotteville | do | | | 20,000 00 | | | |
| do Walsingham-Sud | do | | | 40,000 00 | 65,000 00 | | |
| Cité de Sainte-Catherine | Sainte-Catherine et Niagara-Central | 40,000 00 | 40,000 00 | | | 80,000 00 | |
| Ville de Thorold | do do | | | | | 20,000 00 | 100,000 00 |
| Cité d'Ottawa | Saint-Laurent et Ottawa | 200,000 00 | | | | 60,000 00 | |
| Ville de Prescott | do do | 100,000 00 | 300,000 00 | | | 30,000 00 | 90,000 00 |
| do Gananoque | Mille-Iles | | | | 10,000 00 | | |
| Township de Bayham | Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique | | | 35,000 00 | | | |
| Township de Malahide | Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique | | | 4,000 00 | | | |
| do Houghton | do | | | 3,000 00 | | | |
| Ville de Tilsonburg | do | | | 10,000 00 | | | |
| Village de Vienna | do | | | 3,000 00 | 55,000 00 | | |
| Cité de Toronto | Toronto et Nipissingue | | | 150,000 00 | | | |
| Township de Scarboro' | do do | | | 10,000 00 | | | |
| do Markham | do do | | | 30,000 00 | | | |
| do Uxbridge | do do | | | 50,000 00 | | | |
| do Scott | do do | | | 10,000 00 | | | |
| do Brock | do do | | | 50,000 00 | | | |
| do Eldon | do do | | | 44,000 00 | | | |
| do Bexley | do do | | | 15,000 00 | | | |
| do Somerville | do do | | | 15,000 00 | | | |
| Townships de Luxton, Digby et Langford | do do | | | 12,500 00 | | | |
| Ville d'Uxbridge | do do | | | 2,000 00 | 388,500 00 | | |
| Township d'Albion | Toronto, Grey et Bruce | | | 40,000 00 | | | |
| do de Mono | do do | | | 45,000 00 | | | |
| do de Caledon | do do | | | 45,000 00 | | | |
| do d'Amaranth | do do | | | 30,000 00 | | | |
| do d'Arthur | do do | | | 35,000 00 | | | |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Ville d'Orangeville | do do | | | 15,000 00 | | |
| do de Mount-Forest | do do | | | 20,000 00 | | |
| Cité de Toronto | do do | | | 350,000 00 | | |
| Comté de Grey (Groupe) | do do | | | 300,000 00 | | |
| Ville d'Owen-Sound | do do | | | 5,000 00 | | |
| Township de Minto | do do | | | 15,000 00 | | |
| do Howick | do do | | | 35,000 00 | | |
| do Gorrie et Wroxeter | do do | | | 5,000 00 | | |
| Village de Teeswater | do do | | | 5,000 00 | | |
| Township de Culross | do do | | | 38,000 00 | | |
| do Turnbury | do do | | | 5,000 00 | 988,000 00 | |
| Cité de Brantford | Toronto, Hamilton et Buffalo, y compris Brantford, Waterloo et Lac-Erié | | | 25,000 00 | | |
| Township d'Oakland | do do | | | 9,000 00 | | |
| Village de Waterford | do do | | | 5,000 00 | | |
| Cité d'Hamilton | do do | | | 225,000 00 | | |
| Township de Grimsby-sud | do do | | | 4,000 00 | | |
| | | | | | 268,000 00 | |
| Ville de Lindsay | Victoria | | | 85,000 00 | | |
| Village de Fenelon Falls | do | | | 25,000 00 | | |
| Townships de Verulam et Somerville | do | | | 22,000 00 | | |
| Comté de Haliburton | do | | | 54,000 00 | | |
| | | | | | 186,000 00 | |
| Township de Woolwich | Jonction de Waterloo | | | 28,000 00 | | |
| Section de Peel | do | | | 7,000 00 | | |
| Village d'Elmira | do | | | 10,000 00 | | |
| do de Saint-Jacob | do | | | 2,000 00 | | |
| | | | | | 47,000 00 | |
| Fergus | Wellington, Grey et Bruce | | | 10,000 00 | | |
| Peel | do do | | | 40,000 00 | | |
| Elora | do do | | | 10,000 00 | | |
| Maryboro' | do do | | | 40,000 00 | | |
| Nichol | do do | | | 10,000 00 | | |
| Wallace | do do | | | 35,000 00 | | |
| Minto | do do | | | 65,000 00 | | |
| Bruce | do do | | | 278,000 00 | | |
| Howick | do do | | | 20,000 00 | | |
| Listowel | do do | | | 15,000 00 | | |
| Grey | do do | | | 35,000 00 | | |
| Elma | do do | | | 30,000 00 | | |
| Morris | do do | | | 30,000 00 | | |
| W. Wawanosh | do do | | | 18,000 00 | | |
| Ashfield | do do | | | 10,000 00 | | |
| Turnbury | do do | | | 28,000 00 | | |
| Kincardine | do do | | | 8,000 00 | | |
| | | | | | 682,000 00 | |
| Cité de London | Pacifique d'Ontario-ouest | | | | 25,000 00 | |
| Ville de Whitby | Whitby, Port-Perry et Lindsay | | | 70,000 00 | | |
| Township de Whitby | do do | | | 15,000 00 | | |

N° 10.—Etat indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités—*Suite.*

| Municipalités. | Nom du chemin de fer. | Prêt. | Total. | Boni. | Total. | Souscriptions d'actions ou d'obligations. | Total. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ontario—*Fin.* | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Township de Reach | Whitby, Port-Perry et Lindsay | .... | .... | 30,000 00 | | | |
| do Scugog | do do | .... | .... | 2,000 00 | | | |
| Comté de Victoria | do do | .... | .... | 85,000 00 | | | |
| Village de Port-Perry | do do | .... | .... | 20,000 00 | | | |
| Manufacturing Co. | do do | .... | .... | 94 93 | | | |
| | | | | | 222,094 93 | | |
| Québec. | | | 1,020,311 00 | .... | 10,088,942 78 | .... | 1,311,500 00 |
| Caplin | Baie-des-Chaleurs | .... | .... | 5,000 00 | | | |
| New-Richmond | do | .... | .... | 6,000 00 | | | |
| Maria | do | .... | .... | 6,000 00 | | | |
| Carleton | do | .... | .... | 6,000 00 | | | |
| Nouvelle et Shoolbred | do | .... | .... | 6,000 00 | | | |
| New-Carlisle | do | .... | .... | 6,000 00 | | | |
| Paspébiac | do | .... | .... | 3,000 00 | | | |
| Hamilton | do | .... | .... | 2,500 00 | | | |
| | | | | | 40,500 00 | | |
| Farnham | Canadien du Pacifique | .... | .... | .... | 20,000 00 | | |
| Ville de Nicolet | Comté de Drummond | .... | .... | 10,000 00 | | | |
| Municipalité de Saint-Léonard | do | .... | .... | 5,000 00 | | | |
| | | | | | 15,000 00 | | |
| Paroisse de Saint-Antoine | Grand-Oriental | .... | .... | 10,000 00 | | | |
| do Saint-Denis | do | .... | .... | 10,000 00 | | | |
| | | | | | 20,000 00 | | |
| Paroisse de Sainte-Sophie | Grand-Nord | .... | .... | 4,000 00 | | | |
| Village de New-Glasgow | do | .... | .... | 2,000 00 | | | |
| | | | | | 6,000 00 | | |
| Comté de Compton | International, maintenant Atlantique et Nord-Ouest, C.C.P. | .... | .... | .... | .... | .... | 225,000 00 |
| Saint-Pie | Lac-Champlain et jonct. du St-Laur't | .... | .... | 20,000 00 | | | |
| L'Ange-Gardien | do do | .... | .... | 10,000 00 | | | |
| Saint-Paul | do do | .... | .... | 6,000 00 | | | |
| Philipsburg | do do | .... | .... | 15,000 00 | | | |
| | | | | | 51,000 00 | | |
| Ville de L'Assomption | L'Assomption | .... | .... | .... | 1,500 00 | | |
| Cité des Trois-Rivières | Basses-Laurentides | .... | .... | .... | .... | .... | 25,000 00 |
| Ascot | Vallée de la Massawippi | .... | .... | .... | .... | 40,000 00 | |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Hatley | do | | | | | 25,000 00 | |
| Township de Melbourne et Brompton Gore | Missisquoi et Vallée de la R.-Noire, maint. Atlantiq. et N.-O., C.C.P. | | | | | 25,000 00 | 65,000 00 |
| Township d'Ely | do do | | | | | 20,000 00 | |
| do de Stukely-Nord | do do | | | | | 20,000 00 | |
| do de Bolton | do do | | | | | 20,000 00 | |
| Ormstown | Montréal et Jonct'n de Champlain—(Grand-Tronc) | | | 10,000 00 | | | 85,000 00 |
| Saint-Constant | do do | | | 1,800 00 | | | |
| Sainte-Philomène | do do | | | 2,820 00 | | | |
| Laprairie | do do | | | 1,904 00 | | | |
| Huntingdon | do do | | | 3,000 00 | | | |
| Saint-Isidore | do do | | | 1,500 00 | | | |
| Dewittsville | do do | | | 750 00 | | | |
| | | | | | 21,774 00 | | |
| Municipalité de Rigaud | Montréal et Ottawa | | | 2,000 00 | | | |
| Paroisse de Rigaud | do | | | 800 00 | | | |
| Pointe-Fortune | do | | | 2,500 00 | | | |
| | | | | | 5,300 00 | | |
| Canton de Chambly | Montréal, Portland et Boston | | | 15,000 00 | | | |
| Bassin do | do do | | | 10,000 00 | | | |
| | | | | | 25,000 00 | | |
| Comté de Pontiac | Jonction du Pacifique à Pontiac | | | 100,000 00 | | | |
| Village de Shawville | do do | | | 1,000 00 | | | |
| | | | | | 101,000 00 | | |
| Village de Saint-André | Vallée de l'Ottawa | | | | 10,000 00 | | |
| Paroisse de Sherbrooke | Québec-Central | | | 50,000 00 | | | |
| do Dudswell | do | | | 25,000 00 | | | |
| do Weedon | do | | | 25,000 00 | | | |
| Township de Garthby | do | | | 3,000 00 | | | |
| | | | | | 103,000 00 | | |
| Cité de Québec | Québec et Lac-Saint-Jean | | | | | 450,000 00 | |
| Ville de Chicoutimi | do do | | | | 12,000 00 | | 450,000 00 |
| Cité de Montréal | Québec, Montréal, Ottawa et Occidental | 1,000,000 00 | | | | | |
| do Québec | do do | 1,000,000 00 | | | | | |
| do Trois-Rivières | do do | 100,000 00 | | | | | |
| Comté d'Ottawa | do do | 200,000 00 | | | | | |
| Saint-Sauveur de Québec | do do | 25,000 00 | | | | | |
| Côte Saint-Louis | do do | 25,000 00 | | | | | |
| Village de Sainte-Thérèse | do do | 12,000 00 | | | | | |
| Paroisse de do | do do | 12,000 00 | | | | | |
| do Saint-Jérôme | do do | 10,000 00 | | | | | |
| Village de do | do do | 15,000 00 | | | | | |
| Sainte-Scholastique | do do | 10,000 00 | | | | | |
| Saint-André | do do | 25,000 00 | | | | | |
| Saint-Jérusalem-d'Argenteuil | do do | | | 25,000 00 | | | |
| | | | 2,434,000 00 | | 25,000 00 | | |

N° 10.—État indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités—*Fin.*

| Municipalités. | Nom du chemin de fer. | Prêt. | Total. | Boni. | Total. | Subscriptions d'actions ou d'obligations. | Total. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Québec—*Fin.* | | | | | | | |
| Comté de Brome | Sud-Est (maintenant Montréal et Atlantique) | | | | | 50,000 00 | |
| Township de Brome | do do | | | | | 50,000 00 | |
| do Sutton | do do | | | | | 63,000 00 | |
| do Potton | do do | | | | | 25,000 00 | |
| do Farnham | do do | | | | | 20,000 00 | |
| Village de Farnham-Ouest | do do | | | | | 5,000 00 | |
| do do Est | do do | | | | | 5,000 00 | |
| do Waterloo | do do | | | | | 30,000 00 | |
| do Drummondville | do do | | | | | 15,000 00 | |
| Comté de Drummond | do do | | | | | 90,000 00 | |
| Township de Wickham | do do | | | | | 10,000 00 | |
| do Saint-Germain | do do | | | | | 15,000 00 | |
| Township de Sorel | do do | | | | | 40,000 00 | |
| Village d'Actonvale | do do | | | | | 15,000 00 | |
| do Roxton-Falls | do do | | | | | 15,000 00 | |
| Township de Roxton | do do | | | | | 20,000 00 | |
| do Shefford | do do | | | | | 50,000 00 | |
| do Wickham-Ouest | do do | | | | | 10,000 00 | |
| | | | | | | | 528,000 00 |
| Cité de Sorel | Rive-Sud, ci-devant Mont. et Sorel | | | | 50,000 00 | | |
| Fraserville | Témiscouata | | | | 25,000 00 | | |
| Municipalité de Magog | Waterloo et Magog, maintenant Atlantique et Nord-Ouest, C.C.P. | | | | | 15,000 00 | 15,000 00 |
| Nouveau-Brunswick. | | | | | | | |
| Paroisses de Hillsboro', Hopewell et Harvey | Albert, maint. Salisbury et Harvey | | 2,434,000 00 | 40,000 00 | 532,074 00 | | 1,393,000 00 |
| Paroisses de Coverdale, Hillsboro', Hopewell et Harvey | do | | | 30,000 00 | | | |
| | | | | | 70,000 00 | | |
| Cité de Saint-Jean | Canadien du Pacifique | | | | 40,000 00 | | |
| Cité de Frédéricton | Frédéricton | | | 50,000 00 | | | |
| Comté d'York | do | | | 30,000 00 | | | |
| | | | | | 80,000 00 | | |
| Paroisse de St-George | Grand-Sud, maint. Ligne Riveraine | 2,000 00 | | | | | |
| do Pennfield | do do | 500 00 | | | | | |
| Lepréau | do do | 500 00 | | | | | |
| | | | 3,000 00 | | | | |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ville de Fort-Fairfield | Nouveau-Brunswick | ............ | ............ | 12,000 00 | | | |
| do Lyndon | do | ............ | ............ | 11,000 00 | 23,000 00 | | |
| Cité de Calais | Nouveau-Brunswick et Canada | ............ | ............ | 12,500 00 | | | |
| do Houlton | do do | ............ | ............ | 22,000 00 | | | |
| do St-Stephen | do do | ............ | ............ | 13,000 00 | 47,500 00 | | |
| Ville de Chatham | Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick, maintenant Canada-Est | ............ | 20,000 00 | | | | |
| Paroisse d'Elgin | Elgin, Petitcodiac et Havelock | ............ | ............ | ............ | 13,000 00 | | |
| Cité de Saint-Jean | Saint-Jean et Maine | ............ | ............ | ............ | ............ | ............ | 60,000 00 |
| | | | 23,000 00 | | 273,500 00 | | 60,000 00 |
| **Nouvelle-Ecosse.** | | | | | | | |
| Comté de King | Vallée de la Cornwallis, maintenant Dominion-Atlantic | ............ | ............ | ............ | 27,685 00 | | |
| Comtés de Yarmouth, Digby et Annapolis | Comtés de l'Ouest, maintenan Dominion-Atlantic | ............ | ............ | ............ | 150,000 00 | | |
| Comté de Pictou | Cie de fer, de houille et de ch. de f. de New-Glasgow | ............ | ............ | ............ | 4,000 00 | | |
| do Shelburne | Sud de la Nouvelle-Ecosse | ............ | ............ | 50,000 00 | | | |
| do Queen's | do | ............ | ............ | 25,000 00 | | | |
| do Lunenburg | do | ............ | ............ | 5,000 00 | 80,000 00 | | |
| | | | | | 261,685 00 | | |
| **Manitoba.** | | | | | | | |
| Cité de Winnipeg | Canadien du Pacifique | ............ | ............ | 200,000 00 | | | |
| Comté de Selkirk | do | ............ | ............ | 35,000 00 | | | |
| Township de Saint-André | do | ............ | ............ | 35,000 00 | | | |
| Ville de Morris | do | ............ | ............ | 100,000 00 | 370,000 00 | | |
| Comté de Westborne | Manitoba et Nord-Ouest | ............ | ............ | 75,000 00 | | | |
| Ville de Portage-la-Prairie | do do | ............ | ............ | 50,000 00 | | | |
| do Minnedosa | do do | ............ | ............ | 30,000 00 | | | |
| Municipalité de Lac-Plat | do do | ............ | ............ | 20,000 00 | | | |
| do Birtle | do do | ............ | ............ | 40,000 00 | | | |
| do Strathclair | do do | ............ | ............ | 600 00 | 215,600 00 | | |
| Rapid-City | Saskatchewan et Ouest | ............ | ............ | ............ | 10,000 00 | | |
| | | | | | 595,600 00 | | |
| **Colombie-Britannique.** | | | | | | | |
| Cité de New-Westminster | Canadien du Pacifique | ............ | ............ | ............ | 37,500 00 | | |

N° 10—État indiquant les subventions accordées aux chemins de fer—construits ou en voie de construction—par les gouvernements et les municipalités, le 30 juin 1897.

| | Prêt. | Total. | Boni. | Total. | Souscription d'actions ou d'obligations. | Total. | Grand total. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *Gouvernements.* | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. | $ c. |
| Fédéral | 15,964,533 05 | | 139,662,812 69 | | | | 155,627,345 74 | |
| Ontario | 26,000 00 | | 7,331,116 63 | | | | 7,357,116 63 | |
| Québec | 3,722,956 00 | | 12,949,914 38 | | | | 16,672,870 38 | |
| Nouveau-Brunswick | | | 4,200,590 71 | | 300,000 00 | | 4,500,590 71 | |
| Nouvelle-Ecosse | | | 2,280,116 53 | | | | 2,280,116 53 | |
| Manitoba | 1,855,934 27 | | 770,677 50 | | | | 2,626,611 77 | |
| Colombie-Britannique | | | 37,500 00 | | | | 37,500 00 | |
| | | 21,569,423 32 | | 167,232,728 44 | | 300,000 00 | | 189,102,151 76 |
| *Municipalités.* | | | | | | | | |
| Ontario | 1,020,311 00 | | 10,088,942 78 | | 1,311,500 00 | | 12,420,753 78 | |
| Québec | 2,434,000 00 | | 532,074 00 | | 1,393,000 00 | | 4,359,074 00 | |
| Nouveau-Brunswick | 23,000 00 | | 273,500 00 | | 60,000 00 | | 356,500 00 | |
| Nouvelle-Ecosse | | | 261,685 00 | | | | 261,685 00 | |
| Manitoba | | | 595,600 00 | | | | 595,600 00 | |
| Colombie-Britannique | | | 37,500 00 | | | | 37,500 00 | |
| Territoires du Nord-Ouest | | | | | | | | |
| | | 3,477,311 00 | | 11,789,301 78 | | 2,764,500 00 | | 18,031,112 78 |
| | | 25,046,734 32 | | 179,022,030 22 | | 3,064,500 00 | | 207,133,264 54 |

# PARTIE VII

# VOIE DE GRANDE NAVIGATION

## RAPPORT DES COMMISSAIRES CANADIENS

# Ministère des Chemins de fer et Canaux.

## VOIE DE GRANDE NAVIGATION

OTTAWA, 17 juin 1897

A l'honorable R. W. SCOTT, sénateur,
Secrétaire d'Etat,
Ottawa.

MONSIEUR,—Les soussignés, commissaires nommés par arrêté du conseil en novembre 1895, ont eu l'honneur déjà, dans deux rapports préliminaires, en mars et août l'an dernier, de vous rendre compte des réunions tenues avec leurs collègues américains à Détroit et à Niagara, ainsi que du progrès, à ces deux dates, du travail fait de concert avec eux. Vos commissaires ont à mentionner aujourd'hui une troisième conférence, qui a eu lieu en décembre dernier à Détroit, sur invitation des commissaires des Etats-Unis, conférence préparatoire aux rapports des deux commissions. Les commissaires américains ont présenté en janvier, au Président des Etats-Unis, le leur, qui a été ensuite imprimé et distribué. Réimprimé à Ottawa, il se trouve dans les annexes du rapport du Ministre des chemins de fer et canaux.

Ce rapport-là est très important, en ce qu'il constate l'absolue possibilité d'établir une voie de grande navigation à n'importe quel tirant d'eau entre les Lacs et la mer ; et aussi la sagesse qu'il y aurait à y assurer une profondeur utile de 28 pieds au moins. Cette constatation était le premier devoir imposé par l'Acte du Congrès aux commissaires américains.

Ceux-ci déclarent, en second lieu, que la meilleure voie est celle qui, amorcée à la rivière Niagara, franchirait, au moyen d'un canal sur la rive orientale, la distance de Tonawanda à Olcott, dans le lac Ontario ; que du lac Ontario on pourrait atteindre l'Atlantique par le Saint-Laurent ; que le littoral maritime des Etats-Unis peut être atteint soit par ce fleuve et le lac Champlain mis en communication avec la rivière Hudson, soit par les vallées Oswégo, Oneida, Mohawk et l'Hudson ; mais qu'il faut, avant de choisir entre ces deux dernières voies, les étudier bien complètement, pour en comparer les avantages et les désavantages, et préparer, comme le veut l'Acte du Congrès, une appréciation détaillée des dépenses présumables de construction.

Les commissaires américains estiment que cette étude pourra coûter $350,000, et demandent sur cette somme $150,000 pour la première année.

Voici, résumé par eux sous le titre "Recommandations", ce qu'il y aurait à faire : "Etudier, relever soigneusement les lignes, et noter toutes les données voulues, aux fins d'élaboration de plans par lesquels on puisse—contrôler le niveau des eaux au lac Erié, établir une communication jusqu'au *Ship Canal* à Niagara, réaliser la tracé Oswégo-Oneida-Mohawk, réaliser le tracé Saint-Laurent et Champlain, améliorer la voie fluviale de l'Hudson, et approfondir les chenaux des Lacs entre les points extrêmes de la ligne entière."

Or, comme New-York et les Etats sur l'Atlantique (comprenant tous ceux de la Nouvelle-Angleterre) sont le marché le plus actif de consommation intérieure et d'exportation, ceux qui ont eu l'idée de cette commission internationale ne devaient se mettre en peine que de la meilleure voie de grande navigation vers ce marché. La création de la commission dénote donc en eux la croyance qu'une voie internationale pourrait être celle-là, si même elle n'était point la seule praticable jusqu'à New-York, comme elle serait certainement la plus courte, la plus favorable pour arriver à l'onde-marée dans le Saint-Laurent, et au lac Champlain, placé sur les confins de la Nouvelle-Angleterre.

L'extrême valeur, tant pour les Etats nord-occidentaux que pour les Prairies canadiennes, d'une voie internationale navigable aux forts tirants d'eau, c'est, outre qu'elle serait le plus court chemin à la mer par le Saint-Laurent et au lac Champlain, d'offrir aussi le plus large des passages et le plus profond, le plus rapidement franchissable, depuis le cœur même de ce continent septentrional jusqu'au port de New-York.

Le tracé probable sera tel que tous les grands canaux neufs nécessaires entre le lac Erié et la rivière Hudson, seront situés sur la frontière nord et est de l'Etat de New-York, excepté le canal entre le fleuve Saint-Laurent et le lac Champlain, le seul qui devra se faire sur le territoire canadien.

L'arrêté du conseil nommant les commissaires du Canada porte que "la chose est assez importante pour justifier la dépense à laquelle l'enquête indiquée par l'Acte du congrès pourrait donner lieu", et nous prescrit de "procéder à cette enquête suivant les indications du dit Acte ; de nous rencontrer et conférer avec les commissaires désignés par le Président des Etats-Unis et de faire notre rapport à Son Excellence en conseil."

Il n'est pas autrement parlé dans les instructions des deux gouvernements d'un concert d'action de la part de leurs commissaires. La responsabilité quant à ce qui est de proposer le tracé d'une voie, préparer l'approximation en détail des dépenses que demanderait sa réalisation, formuler un avis sur la possibilité de cette réalisation, incombe donc exclusivement aux trois commissaires nommés par le Président des Etats-Unis : MM. James B. Angell, L.L.D., président de l'université de Michigan, ancien ministre des Etats-Unis à Pékin, récemment nommé ministre à Constantinople ; John E. Russell, ancien membre du Congrès des Etats-Unis, de Leicester, Massachussetts ; et Lyman E. Cooley, ingénieur civil, du *Chicago Drainage Canal*. La loi du 2 mars 1895 détermine les pouvoirs et devoirs en ces termes :—"Se rencontrer et conférer avec pareil nombre de commissaires qu'aura désignés le gouvernement de la Grande-Bretagne ou du Canada ; et faire, après enquête, leur rapport sur la possibilité d'établir des canaux par où les navires employés au commerce maritime puissent aller et venir, entre les Grands-Lacs et l'Atlantique, et d'y avoir régulièrement une alimentation d'eau suffisante et contrôlable ; sur le tracé le plus favorable où les situer et les dépenses d'exécution présumables, avec estimatif détaillé ; et, si une partie de cette canalisation devait s'établir en territoire canadien, sur les règlements ou arrangements à faire par traité entre les Etats-Unis et l'Angleterre, pour assurer le libre usage de cette partie canadienne, en tout temps, aux habitants des Etats-Unis ; enfin sur toutes les considérations, tous les faits essentiels concernant la confection et l'usage ultérieur d'une voie de grande navigation entre les Lacs et l'Atlantique."

Ces paroles sont reproduites textuellement dans l'arrêté du conseil nommant les commissaires canadiens, et qu'il leur est prescrit de recevoir pour leurs propres instructions.

Les commissaires américains s'expriment ainsi dans leur rapport, à propos de leurs recherches : "Etudes d'essai en partie, elles ne tiennent pas compte des frontières ; elles sont faites en vue de présenter, dans une suite logique, les principales considérations qui doivent déterminer le choix des tracés, le caractère des travaux, et aussi ce que ce choix et ce caractère comportent accessoirement." Ça été là l'idée directrice de nos collègues américains dans toutes les conférences ; et c'est bien, il semble, la plus convenable aussi pour remplir la véritable intention de ceux qui ont institué cette commission internationale.

Ce serait, au reste, trop nous hâter que de traiter ici, au point de vue canadien exclusivement, toutes les questions importantes rentrant dans le vaste objet de l'enquête, à moins ou avant d'y avoir été appelés par notre propre gouvernement. Nous ne pouvons point, pour l'heure, supposer la continuation des commissaires américains, qui, ayant épuisé leurs fonds, ont fait ce premier rapport que nous avons mentionné. Or, jusqu'à ce que le Congrès donne son assentiment à ce rapport et vote le crédit demandé pour satisfaire entièrement à la loi de 1895, et jusqu'à ce que le gouvernement canadien en fasse autant, les deux commissions (si elles ne sont supprimées) demeureront frappées d'inertie.

Vos commissaires ont communiqué à leurs collègues des Etats-Unis toutes les données qu'avec les moyens à leur disposition ils ont pu obtenir sur la partie de la voie internationale comprise entre le lac Ontario et le lac Champlain. Ils ont fait un examen préliminaire d'un tracé "d'essai" du lac Saint-François à la rivière Richelieu. Encore que ce tracé atteste le caractère remarquablement favorable du pays, il ne se trouve pas, cependant, situé sur la plus courte ligne praticable, entre le lac Saint-François et le lac Champlain, en territoire canadien. Si la commission internationale est continuée, les

relèvements devront se poursuivre, avec le rassemblement de toutes les informations nécessaires pour l'appréciation détaillée des dépenses présumables ; ainsi que l'étude des lieux en vue de l'extension de cette voie internationale de navigation à forts tirants d'eau, sur la meilleure ligne, depuis le lac Saint-François jusqu'à Montréal. Les commissaires américains ne mentionnent pas particulièrement cette extension dans leur rapport (peut-être pour mieux indiquer à l'attention le choix de New-York comme terminus); mais ils signalent la possibilité "d'exécuter les canalisations par parties séparées, de telle sorte que l'utilisation en commence dès la dépense faite." Ainsi, en complétant le *Ship Canal* de Niagara, on ouvrirait la communication avec le lac Ontario à la grande flotte d'acier à flot au-dessus de Niagara (flotte évaluée à plusieurs dizaines de millions), dont 300 bateaux ne peuvent pas franchir le canal Welland. De même aussi, la canalisation des points d'obstacle entre le lac Saint-François et le lac Champlain, avant qu'on ne construise de nouveaux canaux profonds du côté sud du Saint-Laurent, et la jonction du lac Champlain avec la rivière Hudson par un canal semblable, mettraient tout de suite la Nouvelle-Angleterre en communication avec tout le système des Grands-Lacs, quoique d'abord dans la mesure ou échelle moindre du canal Welland.

Le Canada n'avait pas été invité à s'appliquer à tel point spécial de l'enquête. Et comme il était dit dans l'arrêté du conseil que nous aurions à nous régler sur les indications énoncées par l'Acte du Congrès, nous nous sommes occupés de la section canadienne du tracé international. Si les études se continuent, on devra s'attendre, sans nul doute, que le Canada fournisse, pour sa part, des renseignements complets touchant cette section située dans son territoire. Nous avions espéré apporter plus de données propres à marquer la supériorité de la voie laurentienne pour la sortie de la flotte enfermée en amont de Niagara, soit à destination de Montréal, soit à destination de New-York ; mais les moyens de réaliser notre intention nous ont manqué l'année dernière.

A M. Cooley, membre ingénieur de la commission des Etats-Unis, celle-ci avait réservé le soin de recueillir les faits et les statistiques d'ordre technique ; et eu égard au temps et à l'argent dont il disposait, ce qu'il en a ainsi amassé est énorme aussi bien qu'inappréciable. L'apport de la commission canadienne est dû aux efforts de M. Monro, et à l'obligeant concours des administrations du Dominion et des provinces d'Ontario et de Québec. Mon présent rapport est annexé au compte rendu par M. Monro de ce qu'il a fait.

Si le gouvernement veut encore participer à cette entreprise internationale, nous demandons qu'une somme suffisante soit votée pour être employée, suivant les besoins, afin que si le Congrès, de sa part, continue la commission et lui assure les moyens d'achever son travail, le Canada aussi puisse poursuivre les études et l'appréciation des dépenses à faire, dans toute cette partie de la voie qui se trouve sur son territoire.

Vos commissaires viennent de consigner tous les faits essentiels, selon eux, pour montrer jusqu'à quel point ils se sont acquittés de leur tâche, et expliquer la situation actuelle des choses. Mais, après tout, comme il se peut que ce soit là leur dernier rapport, et, en outre, comme ils ont observé qu'il y a une diversité d'opinions dans le public et certaines idées fausses relativement à la création d'une voie internationale de grande navigation entre les Lacs et l'Atlantique, ils croient bon de donner, sur l'origine du mouvement à cet effet, sur les conditions dans lesquelles s'est produite la formation de la commission internationale, sur quelques-unes des raisons en sa faveur, et sur l'intérêt qu'y peut avoir le Canada, des informations qui seront peut-être utiles plus tard. Nous estimons cela d'autant plus à propos que déjà nos collègues américains ont conclu à la possibilité d'établir la voie, et à son exécution, absolument désirable, aussitôt que l'on aurait arrêté les plans pour la construire sans trop grands frais. Conclusion en tout point conforme au sentiment de vos commissaires.

## CONVENTIONS.

Cette question d'une voie internationale de grande navigation suivant d'autres tracés que ceux des routes existantes, n'est point neuve. Dès 1849, une "convention" avait lieu à Burlington, dans le Vermont, pour délibérer sur un projet de joindre le lac Champlain aux canaux du Saint-Laurent par un plus court chemin que par le canal Chambly, et à plus large et plus profond mouillage. Après cette assemblée, le gouvernement canadien, voici plus de quarante ans, fit étudier le tracé du canal Caughnawaga. L'hostilité au projet dans le Canada et le manque d'une communication semblable entre le lac Champlain et la rivière Hudson, firent cesser tous les efforts de ce côté.

Il y a eu plusieurs conventions, dans la région supérieure des Grands Lacs, depuis que le gouvernement fédéral a pris possession, en 1881, du canal Michigan au Sault-Sainte-Marie ; prise de possession qui a eu pour conséquence l'approfondissement, par ce gouvernement, des rivières Détroit, Sainte-Claire et Sainte-Marie, au tirant d'eau possible de 20 pieds, moyennant une dépense de 10 millions. Les travaux devaient s'achever en 1895 ; mais les eaux ont été si basses cette année-là qu'on n'a pu atteindre la profondeur assignée. Cet approfondissement, néanmoins, qui a fait doubler le tonnage, a fait en même temps "couper par la moitié les anciens taux de fret" ; et cela anime ceux qui préconisent l'extension de la voie profonde jusqu'à la mer, en les persuadant que les taux actuels, entre le lac Érié et l'Atlantique, seraient réduits aussi "à la moitié".

Après quelque douze "conventions" tenues à différentes villes des Etats-Unis et dans la région des Lacs ; après deux "bills" présentés par des *congressmen* du Minnesota, et dont le premier (1892) tendait à une entrée en négociation avec le Canada pour compléter et approfondir la voie navigable du Saint-Laurent,—Toronto, en 1894, convoqua sa convention, à laquelle les villes des Etats-Unis situées sur les Lacs furent invitées à se faire représenter. Il y vint un nombre de leurs représentants, qui avec la délégation canadienne formèrent l'*International Deep Waterways Association.* Celle-ci alla tenir sa première réunion à Cleveland, en 1895. De tout cela est né l'Acte du Congrès créant la Commission internationale.

### Navigation sur les Lacs supérieurs.

Impossible ici, dans des bornes raisonnables, de donner une juste idée de l'accroissement extraordinaire que le transport par eau a pris sur ces lacs ; à tous les points de vue : rapidité, étendue, économie, efficacité, cet accroissement est sans pareil, même sur l'Océan. Plus de la moitié des meilleurs bâtiments à vapeur des Etats-Unis sont emprisonnés au-dessus de la chute de Niagara ; plus de la moitié du tonnage construit en 1896, aux Etats-Unis, a été mis à flot sur les Lacs. Parmi les steamers exclusivement à passagers, le *North West* et le *North Land* (déplacement, 5,000 tonneaux ; force, 7,000 chevaux ; vitesse plus de 21 milles à l'heure ; capacité, 550 places de premières), lesquels ont coûté $700,000 chacun, ne sont inférieurs qu'aux plus récents *Liners* établis sur l'Atlantique. Parmi 34 steamers construits en 1895-1896, il y avait un bateau à roues latérales, le *Buffalo*, qui était évalué à $375,000, et un car-ferry d'acier, évalué à $300,000.

Le mouvement de navigation commerciale a donné naissance, sur les rives sud, au-dessus de Niagara, à douze villes, dont cinq de plus de 200,000 âmes et une de plus d'un million d'âmes ; les autres ont plus de 20,000 habitants chacune. On compte dans la même étendue 23 formes de radoub. La plus grande, située au lac Supérieur, mesure 560 pieds sur 50, avec 18 pieds de fond.

Il y a dans les Lacs 63 stations de sauvetage de naufragés, 10 desquelles sont canadiennes ; sur les 53 appartenant aux Etats-Unis, 5 seulement ne se trouvent pas en amont de Niagara.

Ce qui fait que les transports sont économiques, c'est premièrement la profondeur de l'eau, et ensuite les dimensions des bâtiments, auxquels pratiquement on peut donner telle grandeur qu'on veut, car il n'y a qu'une écluse à franchir (aussi d'amples dimensions) pour arriver au lac Supérieur, et pas une entre Buffalo et Chicago.

Les gros cargo-boats prennent à la remorque deux ou trois voiliers, portant chacun plusieurs mille tonneaux ; et, avec leurs machines à " triple expansion ", ne consomment en grande marche que 2 livres de charbon par cheval-vapeur par heure. Normalement, la consommation par mille parcouru est de quatre cinquièmes d'once.

Une troisième cause d'économie, ce sont les installations spéciales qu'offrent les ports desservis, encore inusitées ailleurs et grâce auxquelles les chargements et les déchargements s'opèrent dans le minimum de temps, au moyen d'outillages appropriés, avec le moins possible de manutention. Ainsi, à certaines exploitations minières, on extrait le minerai, comme on extrairait le gravier de la sablière, avec la pelle à vapeur ; et des wagons sur rails viennent le verser dans la cale des bateaux. L'appareil King dit " ten legs ", spécialement destiné à cet emploi, permet d'en décharger jusqu'à 5,000 tonnes en douze heures.

La marine de transport des Etats-Unis en activité sur les Lacs, au-dessus de la chute de Niagara, consiste en steamers d'acier et bâtiments à voiles, évalués à plus de 60 millions. Plusieurs steamers peuvent filer 16 milles à l'heure ; mais la marche moyenne est de 12 ou environ. Les *sailers*, construits aussi en acier, sont des bateaux de toue, dont un bon nombre prennent des chargements de 4,000 tonneaux ; quoique pouvant employer la voile, ils naviguent plutôt à la remorque. Pourvus d'une installation à vapeur, ils ne s'en servent que pour l'éclairage électrique, le service de timonerie et la manœuvre d'entrée et de sortie dans les ports. Le type du steamer faisant le fret, a 432 pieds de longueur, 48 de largeur et un creux de 28 (c'est-à-dire qu'il serait trop long de 180 pieds, trop large de 4, et calerait beaucoup trop pour le canal Welland) ; il est à deux fonds, compartimentés de manière à recevoir un lest d'eau et se vider avec la pompe ; il possède des machines à triple expansion, des cylindres de 24, 39 et 63 pouces de diamètre, ayant 7 pieds de jeu, et actionnés par des chaudières capables de supporter une pression utile de 160 livres. Ce vaisseau porte plus de 5,000 tonneaux bruts de minerai de fer en tirant seize pieds dix pouces d'eau.

La flotte totale des Etats-Unis sur les lacs (y compris le lac Champlain) comptait, en juin 1896, près de 3,000 bâtiments, de 1,300,000 tonneaux environ de jauge officielle ; parmi lesquels plus de 1,800 steamers, qui représentent environ un million de ces tonneaux. Il y a, en amont de Niagara, 300 steamers (les plus beaux corps naviguants des Lacs) qui sont trop longs pour passer les écluses à sas du canal Welland. Plus de la moitié de ceux-ci sont d'acier ou de fer, et sur les cinquante construits en dernier lieu, neuf seulement sont de bois ; tous les autres sont d'acier.

Le relevé officiel suivant des constructions neuves de l'exercice terminé fin juin 1896, montre quelle extension prend la marine en acier et fer sur les lacs :

| | | |
|---|---|---|
| 25 bâtiments à vapeur | —entièrement d'acier ou fer—tonnage brut . . | 64,592 |
| 5 " à voiles | " " " . . | 13,684 |
| 6 barges | " " " . . | 3,147 |
| | | 81,423 |

La jauge moyenne des bâtiments de fer ou acier à flot sur les lacs est d'environ 1,500 tonneaux chacun, tandis que celle des caboteurs des Etats-Unis sur l'Atlantique et le golfe n'est que de 1,000 tonneaux.

Il existe, au-dessus de Niagara, huit chantiers de construction de navires en acier : dont trois dans l'Ohio, deux dans le Michigan, et un dans chacun des Etats de Wisconsin, Illinois et New-York. Excepté deux, ils ont été créés les dix années dernières.

Depuis 1890, environ 400 navires, jaugeant 200,000 tonneaux, se sont perdus sur les Lacs. Valeur approximative, $6,000,000.

### Mouvement du transport de minerais de fer.

Les exploitations de minerais de fer sont la principale cause du merveilleux accroissement pris par la marine d'acier sur les lacs occidentaux. Elles ont donné lieu à un commerce de plus en plus considérable de charbon, auquel cette marine fournit un ample tonnage, à très bas prix, ainsi qu'à la fabrication sur place de l'acier destiné aux navires.

Depuis quarante ans, plus de 100 millions de tonnes de minerais ont été tirées des mines situées dans la région des Lacs ; dont 75 pour 100 dans les dix dernières années.

Les capitaux engagés dans les opérations d'extraction du minerai et dans celles de son transport par rail et par eau à cent vingt fourneaux en Ohio, en Pennsylvanie, à Buffalo et à Chicago, excèdent 230 millions de dollars, répartis comme suit :—

| | |
|---|---|
| Mines | $96,000,000 |
| Docks pour le minerai et outillage, sur le lac Supérieur et le lac Michigan | 14,000,000 |
| Chemins de fer d'exploitation des mines | 32,000,000 |
| Flotte employée au transport du minerai | 46,000,000 |
| Docks pour le minerai | 15,000,000 |
| Chemins de fer de transport aux fourneaux | 28,000,000 |
| Ensemble | $231,000,000 |

Le transport sur ces lacs des minerais de fer utilisés aux Etats-Unis, est de 60 pour 100 de la production ; et, comme on l'a vu précédemment, la flotte qui s'y emploie représente au delà des deux tiers de la somme totale ($64,000,000) à laquelle est évaluée la marine d'acier naviguant sur les Lacs.

Le fer est le plus important des métaux ; et dejà les Etats-Unis prétendent que leur production est plus forte que celle de tout autre pays. Le lac Supérieur est le centre le plus actif de cette production, de même qu'il en est assurément le plus remarquable par sa situation, l'abondance et la qualité de son produit. Il y a plus de deux cents mines ouvertes dans les cinq "Ranges" de Marquette, Menominee, Gogebic, Mesabi et Vermilion, sur le rivage des Etats-Unis ; sans parler des riches et excelients dépôts qui reposent encore intacts sur le rivage canadien. Ce sont des minerais de fer Bessemer, tant dur que doux, et de non-Bessemer. Ces derniers sont de natures, de variétés telles qu'il y en a qui se complètent en mélange, si bien que de deux minerais employés dans certaines proportions, on obtient un fer Bessemer. Cent chargements provenant de quatre des "ranges" ci-dessus, ont donné, aux analyses, 62 à 69 pour 100 de matière métallique. (*Voir* aux annexes.) Une partie du minerai du lac Supérieur va aux fourneaux établis sur le lac Michigan, mais la grosse masse est amenée à dix ports du lac Erié, d'où elle se transporte aux fourneaux qui sont dans l'Ohio et la Pennsylvanie occidentale, ainsi qu'à de grands centres d'usines à acier, tels que Cleveland, sur le lac Erié, une ville dont la population a quadruplé en moins de vingt ans. La production annuelle dépasse 10 millions de tonnes, quantité supérieure à celles de toutes les autres régions ; elle a fourni plus de la moitié des 8,622,000 tonnes de fonte fabriquées dans les Etats-Unis en 1896. Cette dernière quantité égale la production de la Grande-Bretagne, qui était la plus puissante productrice de fer et de houille. L'Angleterre importe en partie le minerai qu'elle élabore. On peut sûrement dire que de toutes les régions les plus abondantes en fer qui sont connues, dans le monde entier, aucune n'est comparable à la région entourant le lac Supérieur. Le transport par eau du minerai au lac Erié coûte un dixième de *cent* par mille,—moins du quart du taux le plus bas en usage jusqu'à présent sur les voies ferrées A Cleveland, où se rencontre le meilleur coke de la Pennsylvanie occidentale, amené des fours par rail moyennant moins de $2, le minerai se vend moins de $3 la tonne.

Les exploitants de mines, les fabricants de fers et aciers, les constructeurs de navires, se sont prononcés pour la création d'une voie navigable à grands tirants d'eau entre le lac Erié et la mer Atlantique. Ils prétendent que minerai de fer, charbon, coke, steamers d'acier pourraient, étant exportés des Lacs par là, entrer en concurrence dans les marchés maritimes avec leurs similaires de toute provenance. De fait, on assure hautement qu'il est possible de faire provision au lac Erié de minerai, coke, charbon et chaux à des prix qui permettraient de fabriquer l'acier à meilleur marché qu'en tout autre lieu de la terre. Il nous est rapporté que MM. Carnegie et Rockefeller ont acquis le contrôle de la production de minerai du lac Supérieur, et qu'ils établissent en ce moment une voie ferrée destinée à transporter le minerai de fer, le charbon et le coke, dans des wagons de cinquante tonnes, au tarif le plus bas possible, entre les fourneaux et houillères et le lac Erié.

### Commerce des sciages.

Encore récemment, le tonnage des sciages était le plus important sur les Lacs, après celui des minerais ; il l'est beaucoup moins, maintenant que les expéditions de bois aux ports maritimes sont devenues peu considérables. La plus grande partie en est transportée aux villes mêmes des Lacs, pour y servir à la consommation ou être dirigée sur l'Ouest. Mais il y a apparence qu'un jour ou l'autre les wagons sans charge des lignes transcontinentales, prendront, pour leur retour du littoral du Pacifique, des sciages, qu'ils viendront décharger au bord du lac Supérieur. Une voie fluviale à eau profonde favoriserait alors infiniment ce mouvement commercial.

### Commerce du charbon de terre.

Ce produit vient après le sciage, au point de vue des quantités transportées par eau, qui ne forment pas, naturellement, la moitié de la consommation aux ports des Lacs. Plus de 11,000,000 de tonnes de houille, provenant de la Pennsylvanie, de l'Ohio, de la Virginie occidentale, ont été conduites au seul lac Erié : à peine la moitié en a-t-elle été expédiée de ses ports vers l'Ouest. Avec un outillage pour les transbordements, aux rivages des Lacs, et avec la ligne courte de chemin de fer proposée pour le fret, ligne à faibles pentes, à rails et ponts puissants, les charges des wagons pourront être augmentées de manière que la houille et le coke se transporteront jusqu'à la côte atlantique, s'il existe une voie fluviale ouverte aux bâtiments d'un grand tonnage, à meilleur marché qu'ils n'y seraient transportés par toute autre voie des Etats-Unis, depuis le lac Erié ou depuis n'importe quel autre point, la Nouvelle-Ecosse exceptée.

### Grains et farines.

Jusqu'à présent, leur tonnage a été inférieur en quantité à ceux des bois, houilles et minerais ; mais, à raison de sa valeur, ainsi que de ses destinations, qui sont principalement les ports maritimes, où ces marchandises valent davantage, ce tonnage, d'ailleurs en continuelle augmentation, est le plus important. Toute réduction du fret devra donc avoir en cela l'effet le plus étendu, en même temps que le plus heureux. Et effectivement, toute réduction fait agrandir les surfaces mises en culture dans les régions (tels les Dakotas et les prairies canadiennes) qui n'ont de sortie que le lac Supérieur ; et agrandit aussi la sphère d'attraction de cette voie, du côté des régions plus méridionales qui ont le choix de plusieurs communications à l'Atlantique.

En 1896, les quantités totales de grains et farines (le baril de farine comptant pour quatre boisseaux et demi) reçues aux ports de mer, depuis la baie de Chesapeake jusqu'au Saint-Laurent, se sont élevées à 350 millions de boisseaux, à savoir : blé et farines de blé, 150 millions ; maïs, 107 millions ; avoine, 44 millions ; le reste en orge et seigle. New-York en a eu la plus forte part : 145 millions de boisseaux ; quantité qui excédait celle reçue par Baltimore, Boston et Philadelphie ensemble, et qui était plus que double de la part de tout autre port, tous grains compris, excepté le maïs, pour lequel Baltimore et la Chesapeake (Newport-News et Norfolk) l'approchaient de très près. Les quantités de maïs reçues aux différents points d'exportation ont été, cette fois-là, plus considérables qu'en années ordinaires. Montréal, seul port de mer accessible d'un Lac sans transbordement, se trouve, en ce qui est de la quantité reçue, au pied de la liste, au-dessous de Boston, de Philadelphie, de la Chesapeake, dont les ports ne communiquent que par rail aux Lacs, ou à la zone des blés ; mais la ville canadienne l'emporte sur Boston et sur Philadelphie en expéditions outre-mer.

Quantités de blé, maïs et farines reçues en 1896 :

| | Blé. | Maïs. | Farine. |
|---|---|---|---|
| | Boisseaux. | Boisseaux. | Barils. |
| A Buffalo................ | 54,400,000 | 47,800,000 | 10,384,484 |
| A Montréal............... | 9,400,000 | 6,600,000 | 1,590,000 |

Buffalo a reçu par le Lac la totalité de ses 10 millions de barils de farine. Sur le million et demi de Montréal, il n'est venu que 133,000 barils par le Saint-Laurent, alors que 267,000 barils arrivaient à Ogdensburg par eau.

Sur les 150 millions de boisseaux de blé et farine amenés aux ports de mer, Montréal a reçu 16 millions 600,000 boisseaux, environ 11 pour 100.

Des 107 millions de boisseaux de maïs à ces mêmes destinations, Montréal a reçu 6 millions 600,000, environ 6 pour 100.

De la quantité totale de 19 millions 35,377 barils de farine dirigés sur des ports de mer (Nord-Atlantique), Montréal a eu 1 million 593,169 barils, soit 8 pour 100.

Des 65 millions de boisseaux de blé, quantité totale reçue à ces ports, il a eu 9 millions et demi, soit de 14¾ pour 100.

Sur les 350 millions de boisseaux de grains et farines reçus aux ports de mer (Nord-Atlantique), la quantité exportée a été de moins de 250 millions ; ce qui en a laissé pour la consommation plus de 100 millions, sans compter les expéditions de l'Ouest vers l'intérieur et qui n'ont pas atteint ces ports. Par exemple, en 1896, Buffalo recevait, par le Lac, 54 millions de boisseaux de blé, et New-York, par toutes voies ferrées et navigables, 28 millions de boisseaux seulement ; Buffalo encore, plus de 10 millions de barils de farine, et New-York, à peine 6 millions.

De 163 millions 400,000 boisseaux de grains reçus par Buffalo en 1896, 121 millions ont été expédiés par les voies ferrées, et 35 millions par le canal Erié. Ensemble, 156 millions. Sur les 10 millions et plus de barils de farine, 65,500 barils seulement ont passé par le canal Erié.

Buffalo possède cinquante-deux élévateurs fixes ou flottants, qui peuvent contenir 16 millions de boisseaux, et en "élever" ou prendre en vingt-quatre heures 6 millions. Le prix pour les opérations de passage du blé, y est de 1 *cent* et un huitième par boisseau ; à New-York, de 1 *cent* et trois quarts.

En exceptant l'année 1896, où l'affluence des grains et farines à Montréal a été exceptionnelle, ce commerce s'y est tenu dans une fluctuation telle, y a si peu augmenté d'une décade à l'autre, en comparaison de ce qui s'est vu aux autres ports de mer, qu'on peut bien dire qu'il y est resté stationnaire. Après avoir en 1878, pour la première fois, atteint le chiffre de 20 millions, puis en 1880 celui de 26 millions, il tombait à 16 millions en 1882, remontait à 21 millions en 1886, redescendait à 14 millions en 1888, remontait encore jusqu'à 28 millions en 1892, retombait encore à 16 millions en 1894, et, chose inouïe jusque-là, rebondissait à 30 millions en 1896, année où, pour donner ici le chiffre exact, on compte 30 millions 100,809 boisseaux, en y comprenant les pois et les provenances locales. Cette même année, la quantité reçue au port de Buffalo, par la seule voie du Lac, s'est élevée à 215 millions de boisseaux (farines et grains) ; tandis que les farines reçues à Montréal y ont été transportées principalement par les chemins de fer.

Les farines figurent, en 1863, dans le mouvement du commerce de Montréal, pour 1 million 193,486 barils. Et ce chiffre n'a été dépassé qu'en 1895, année où, ainsi qu'en 1896, les quantités ont été supérieures de 50 pour 100 à la moyenne des années antérieures. Avant 1895, on ne relève que trois années d'un million de barils à ce port.

C'est en 1879 que les quantités de blé reçues y ont été le plus considérables ; elles se sont alors élevées au chiffre total de 11 millions 313,000 boisseaux. Ce chiffre, en effet, n'y a pas encore été égalé.

En 1878, à peu près 22 millions de boisseaux de grains ont été transportés à Montréal. Dans les dix-neuf années suivantes (y compris la forte année 1896), la moyenne est restée inférieure à cette quantité. Ainsi donc aucune augmentation.

Comment expliquer ce fait, que notre principal port de mer n'a pu s'assurer une plus large part du commerce de l'extérieur par la voie fluviale ? Il ne paraît pas y avoir d'autre explication que le manque de communications navigables avec grand tirant d'eau ; en conséquence de quoi, le prix du fret amené des Lacs ne s'abaisse point. Les écluses approfondies du canal Welland, où les bateaux, après 1881, pouvaient prendre un tirant d'eau de douze pieds, permettent, depuis 1887, de porter l'immersion à quatorze pieds. Ogdensburg en tire avantage. Mais les canalisations du Saint-Laurent n'offrent pas même encore un mouillage de neuf pieds.

Des 34 millions 400,000 boisseaux de blé du Manitoba amenés du lac Supérieur dans les années 1894, 1895 et 1896, 14 millions 800,000 se sont exportés de New-York ; et 4 millions 700,000 de Montréal, la plus forte partie (2 millions 498,000 boisseaux) en 1896.

## LAC ÉRIÉ.

Il n'y a pas sur le globe un lac d'eau douce ni d'eau salée, où le mouvement commercial—tonnage et valeur—soit comparable à ce qui a lieu dans le lac Érié, malgré la presque entière cessation en hiver de la navigation, durant environ le quart de l'année.

Outre qu'il est le grand réservoir qui reçoit tous les produits agricoles venant par eau des lacs Huron, Michigan et Supérieur, et les retours fournis à ceux-ci par l'Est, le lac Érié possède un énorme tonnage local, employé sur ses côtes à transporter le minerai et le charbon, ou à desservir plus particulièrement une importante industrie manufacturière de fers et aciers le long du rivage sud, dans une étendue de trois cents milles, où sont espacées une douzaine de villes, à la fois ports de destination pour le minerai et ports d'expédition pour les produits agricoles et le charbon.

Voici un état indiquant le mouvement de ces ports, avec le tonnage affrété et le minerai reçu, en 1896 :—

| Ports. | Bâtiments | Tonnage. | Minerai. |
|---|---|---|---|
| | | | Tonnes. |
| Toledo | 80 | 29,905 | 301,794 |
| Sandusky | 96 | 46,375 | 58,667 |
| Huron | ........ | ........ | 226,515 |
| Loraine | ........ | ........ | 191,445 |
| Cleveland | 267 | 271,609 | 2,313,170 |
| Fairport | ........ | ........ | 941,446 |
| Ashtabula | ........ | ........ | 2,272,822 |
| Erié | 63 | 38,671 | 847,849 |
| Conneaut | ........ | ........ | 327,623 |
| Buffalo | 388 | 191,853 | 545,101 |
| | 894 | 573,413 | 8,026,432 |

Le tonnage ci-dessus est celui enregistré dans les " registres " de douane, et comprend le mouvement des ports adjacents.

Cleveland a le tonnage le plus considérable, et la moyenne la plus forte par navire (1,000 tonneaux). A elle seule, cette circonscription entre pour le 5e du tonnage total des Etats-Unis (environ 1 million 300,000 tonneaux) dans le mouvement de tous les lacs, y compris le lac Champlain. Les ports de l'Erié ont presque la moitié du tonnage total des cinq grands Lacs ; et si Détroit (situé à quelques milles seulement de ce lac) était compté parmi ces ports, avec ses trois cents bateaux, de 175,000 tonneaux environ, le lac Erié représenterait à peu près 60 pour 100 du tonnage général de l'ensemble des Lacs.

On dit que Cleveland est le plus grand port de construction navale du monde, après la Clyde, et le plus grand marché de minerai de fer. La population y aurait quadruplé depuis vingt ans, cette ville tenant le premier rang, aux Etats-Unis, dans la production du fer et de l'acier, ainsi que dans les industries qui s'y rapportent, et étant en même temps le principal centre de réception et de distribution de minerai et de charbon ; outre que presque la moitié de la population des Etats-Unis se trouverait dans un rayon de quatre cents milles.

Ces faits expliquent la force du sentiment public en faveur d'une voie sans obstacle entre le lac Erié et la mer, la coalition de l'industrie agricole et de l'industrie marinière à la convention tenue à Cleveland en 1895, et ses résultats.

Sur les huit chantiers en activité au-dessus de Niagara, deux sont établis à Cleveland, un à Buffalo, un à Toledo (cela fait la moitié sur le lac Erié), un dans la rivière Détroit et un sur chacun des lacs Huron, Michigan et Supérieur.

Buffalo, la seconde ville de l'Etat-Empire de New-York par sa population et la troisième sur les Grands Lacs, a, dans le commerce de grains, farines et bestiaux, la même prééminence que Cleveland dans le commerce de minerai et d'acier.

Ces deux cités du lac Erié sont beaucoup plus populeuses qu'aucune ville canadienne. Buffalo compte, paraît-il, 365,000 habitants. Il y a dans son port cinquante-deux élévateurs, pouvant recevoir en magasinage 26 millions au moins de boisseaux, et où s'est opérée, en 1896, la manutention de 170 millions de boisseaux de céréales en grains. Buffalo se dit le plus grand entrepôt du monde pour les farines, et le plus grand marché pour le bétail : en 1896, on y a évalué les arrivages de farines (par le lac) à 10 millions de barils, et les entrées d'animaux vivants à 7 millions de têtes. Les principaux articles qui y viennent par le lac sont les grains, farines, minerais, sciages, cuivre, fers en gueuse, glucose, lards et saindoux. Principales expéditions par eau en 1896 : charbon, 2,400,000 tonnes ; sucre, 1,200,000 barils ; ciment et plâtre, 670,000 barils ; sel, 621,000 barils. Ensemble, près de 3,000,000 de tonnes.

Ce mouvement de transport si considérable est menacé par la création, à Cleveland, d'une flottille de barges en acier, destinée à faire un service direct, par le canal Erié, entre les ports sur le lac et New-York. Elle se compose d'un *propeller*, ayant coûté $15,000, et de cinq barges de 250 tonneaux, ayant coûté chacune $6,000 ; ensemble $45,000. Elle a fait deux voyages en 1895, dans lesquels elle a parfaitement supporté les tempêtes du lac, où, du reste, se tient un remorqueur de renfort. Cette première flottille va être augmentée de deux ou trois autres.

### Nécessité d'une grande voie navigable de sortie.

L'expérience d'emploi de grands bateaux sur le lac Erié, depuis 1880, ayant fait réduire les anciens prix de fret, entre Buffalo et les lacs Supérieur et Michigan, de la moitié environ (ce qui sauve plusieurs millions aux expéditeurs), a convaincu les représentants de ces centaines de millions qui sont engagés dans le commerce des "Lacs d'en haut" qu'une extension des voies de grande navigation jusqu'à l'Atlantique procurerait une économie annuelle de plus de millions qu'il n'en faudrait pour payer l'intérêt des sommes dépensées aux travaux, si considérables qu'ils puissent être.

L'année dernière (1896), un steamer est entré dans le port de Buffalo avec 206,673 boisseaux de maïs, ou 5,787 tonneaux bruts ; un autre avec 176,800 boisseaux de blé, ou 5,304 tonneaux bruts. Ce sont jusqu'à présent les deux plus forts chargements qui aient eu lieu sur les Lacs.

Il est évident, par ce qui précède, que la voie ne s'exécutera que sur la meilleure ligne conduisant à New-York. L'important pour le Canada est de savoir si cette ligne sera internationale.

Une seule ligne internationale est possible, celle du Saint-Laurent au lac Champlain. Elle aurait cet avantage, qu'elle permettrait d'étendre le système des communications navigables jusqu'à Montréal, et ainsi de donner accès à la voie la plus courte pour atteindre l'Europe. Cela, joint à cette autre considération encore, qu'avec la ligne Saint-Laurent-Champlain on aurait une plus grande étendue de chenaux profonds et larges, un plus court développement de canaux artificiels, un moindre nombre d'écluses, est ce qui a donné l'idée d'instituer la commission internationale.

Le Canada n'est guère moins intéressé à la création de cette ligne navigable que les Etats-Unis. Il y trouverait l'occasion de tirer de ses canaux toute l'utilité qu'il en attendait et qu'ils n'ont pas eue encore, c'est-à-dire de détourner par eau vers le Saint-Laurent une très large part du commerce de l'Ouest. En outre, elle donnerait lieu à une navigation directe et active de transport entre Montréal (l'Ottawa de même) et le lac Champlain, ainsi que la région frontière de la Nouvelle-Angleterre, l'Hudson et New-York. Enfin, elle ouvrirait la communication la plus économique avec Chicago, Duluth et Fort-William sur le lac Supérieur.

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Un des ingénieurs les plus distingués des Etats-Unis, qui a construit l'aqueduc de Croton, qui a été l'ingénieur en chef des chemins de fer *Hudson River* et *Erie Canal et Western*, feu John B. Jarvis, dans un rapport, le 13 février 1855, en parlant de l'effet que pouvait avoir la confection du canal Caughnawaga, complété par une communication semblable entre le lac Champlain et la rivière Hudson, disait :—

" En vue de l'ampleur que le mouvement des Lacs devra prendre avec l'étendue et l'excellence des voies ouvertes au transport, cette nouvelle ligne de navigation intérieure, par la grandeur des proportions suivant le plan tracé, par l'importance commerciale, sera sans égale sur le globe. Où réaliser ailleurs cette idée, d'un navire de 500 à 700 tonneaux, recevant son chargement dans un port situé en plein continent, puis effectuant sans être allégé en cours de route, ni éprouver la contrariété d'un courant, un voyage de deux mille milles, pour venir à un port de l'Océan ? "

Rien ne marque mieux les merveilleux progrès de la navigation commerciale dans les Grands-Lacs que ces mots là : " un navire de 500 à 700 tonneaux ", à cette heure où tant de bâtiments en activité au-dessus de Niagara portent jusqu'à 5,000 tonneaux et même plus encore !

Au présent rapport sont joints quelques tableaux, indiquant les quantités de produits reçues à certains ports sur le Saint-Laurent et sur l'Atlantique, et les quantités qui en ont été expédiées de ces mêmes ports, le mouvement de tonnage, à la descente et à la remonte, sur les canaux du Saint-Laurent, Welland et du Saut-Sainte-Marie ; ainsi que les taux de transport des grains, des Lacs supérieurs aux ports de mer, durant une série d'années.

A la demande des commissaires des Etats-Unis, nous attachons à ce rapport (*voir* annexe A) un mémoire, préparé par le président de la commission canadienne, sur les arrangements à faire par traité au sujet de la voie internationale—comme le prévoient l'Acte du Congrès et l'arrêté du conseil canadien—mémoire qui a été soumis à la commission américaine et approuvé par elle dans sa dernière réunion, à Détroit.

O. A. HOWLAND,
THOMAS MONRO,
THOMAS C. KEEFER.

# ANNEXE A.

## D'UNE COUR INTERNATIONALE.

MÉMOIRE—*présenté par le Président de la commission canadienne et approuve par la Commission internationale.*

DÉTROIT, 21 décembre 1896.

D'après la commission donnée par le Président des Etats-Unis en vertu de l'Acte du C ngrès, et dont les termes sont reproduits dans l'arrêté pris en conseil du Gouverneur général, nommant les commissaires canadiens et déterminant leurs fonctions, il paraît que c'est dans le cas où la canalisation de grande navigation aurait nécessairement, à cause des territoires traversés, les caractères de voie internationale, et dans ce cas seulement, que les commissaires doivent faire connaître quels arrangements internationaux pourraient assurer l'usage des canaux aux navires et au commerce des Etats-Unis.

Et comme, selon le rapport actuel de la commission des Etats-Unis, il faut tout d'abord constater qu'une voie internationale seule est réalisable, ce qu'on ne pourra faire avant qu'on ait obtenu les moyens d'étudier tous les tracés possibles, il n'y a donc pas encore lieu à entrer dans l'examen de conventions et conditions générales internationales.

Il y a, cependant, une chose à laquelle les circonstances, ce semble, demandent que l'on donne quelque attention dès à présent.

La disposition des deux pays à s'entendre sur des arrangements devra dépendre en partie, sans aucun doute, de l'existence ou de l'absence d'une organisation satisfaisante, pour prévenir ou terminer, éventuellement, les différends, par rapport à l'interprétation et à l'exécution du traité. Ce point comportera donc un examen de la possibilité d'établir quelque cour, soit de judicature ou d'arbitrage, chargée d'apprécier et régler ces différends, ainsi que les autres qui pourraient naître entre l'Empire britannique et les Etats-Unis. Et vu qu'une négociation tendant à la création d'un tribunal d'arbitrage permanent, est commencée entre leurs gouvernements, peut-être est-il à propos que la commission, à l'occasion de son rapport, soumette les observations qui peuvent lui paraître utiles sur le but, la forme, les attributions d'une telle institution, en tant que la chose touche le sujet de ses recherches.

Le sentiment populaire n'étant point négligeable dans la considération de ce que le traité devrait contenir, il faut rappeler ici les vues exprimées déjà par de grandes conventions, lesquelles, quoique non officielles, quoique purement volontaires, n'étaient pas moins très représentatives. La première convention fut une assemblée internationale, qui eut lieu à Toronto en septembre 1894. La seconde, le *Mississippi Congress*, se tint à Saint-Louis quelques semaines après, et était composée de personnes déléguées par les corps de commerce et les municipalités d'une très grande région des Etats de l'Ouest.

La troisième assemblée ne fut autre que la première réunion annuelle de l'*International Deep Waterways Association*, tenue à Cleveland, Ohio, en septembre 1896 ; il s'y trouva une foule d'hommes occupant une place éminente dans le commerce, le barreau et la politique, y compris plusieurs délégués officiels d'Etats, villes, chambres de commerce, etc. ; et tout ce monde-là venu de seize Etats de l'Union et huit provinces et territoires du Canada. Il y avait des membres du congrès, de législatures d'Etat, du parlement et des législatures provinciales du Canada, avec des légistes en haute réputation.

La nécessité d'une cour internationale entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne fut un sujet important de discussion à ces assemblées, qui toutes les trois adoptèrent la résolution suivante :—

" Résolu.—Préparatoirement à cette action commune pour le bien des deux pays, il est désirable qu'une cour permanente soit instituée pour résoudre les questions de nature

internationale qui pourraient surgir entre les populations et gouvernements de l'Empire britannique et des Etats-Unis."

Le *Mississippi Congress* y ajouta les mots " ainsi que du Mexique."

La *Deep Waterways Association*, à la convention de Cleveland, accentua la résolution par cet autre article :—

" On appelle encore et tout particulièrement l'attention sur l'établissement si désirable d'une cour internationale permanente, selon le vœu formulé à Toronto, en 1894, à la séance où cette association s'est organisée."

Cette résolution doit paraître d'autant plus importante qu'elle fut prise après une exposition très complète, par le président, dans son discours en ouvrant la convention, des raisons pour en adopter le principe, et après un débat sur la possibilité, la nécessité et la forme du tribunal.

Cette dernière convention a donc réaffirmé sans restriction la résolution originaire. On trouve l'expression entière de ses vues dans l'*Official Report of the International Deep Waterways Association Convention* (pp 47-61), dont je joins au présent mémoire un exemplaire.

Ces vues portent sur différents points, à savoir :—

1° Que les rapports de constitution, de législation et d'intérêt existant entre l'Empire britannique et les Etats-Unis font des deux pays un champ singulièrement propre pour l'essai d'une institution internationale de cette nature.

2° Que l'institution devrait recevoir la forme de cour permanente, et non de cour de juges *ad hoc.*

3° Que ses membres devraient être, ou le plus grand nombre au moins, choisis dans les hautes cours d'appel des deux pays, et peut-être même par elles. (Ce principe ne serait point violé par l'adjonction d'une minorité d'assesseurs particuliers, soit en permanence soit en des cas spéciaux.)

4° Que la cour devrait être modelée sur quelque corps judiciaire national comme la cour suprême des Etats-Unis, plutôt que sur les tribunaux d'arbitrage ; c'est-à-dire que les affaires devraient y être décidées par des fonctionnaires permanents, appartenant aux magistratures des deux pays, et non point par un arbitre pris chez une nation étrangère ou désigné par elle.

5° Que si ces conditions étaient observées, la création de la cour constituerait entre les deux pays, dans l'ordre judiciaire, une union fédérale, et on aurait ainsi la meilleure assurance que ses décisions seraient respectées et obéies de part et d'autre, l'exécution en fût-elle encore laissée au soin des autorités législatives ou administratives locales.

Quoique la commission n'ait eu ni le temps ni l'occasion de mûrement considérer un sujet si important, et par conséquent ne puisse émettre aucun vœu positif, elle a cru remplir un devoir en rappelant l'opinion exprimée par tant de corps publics, ainsi que les motifs qui paraissent avoir déterminé cette adhésion générale.

La commission voudrait faire une autre observation. L'hésitation qu'on sentira peut-être à s'astreindre par traité à l'établissement d'une cour internationale permanente, viendra probablement d'un doute sur la force de ses décisions. Celles-ci, par la nature des choses, ressembleraient plus aux recommandations d'un juge à un jury, dont la déclaration doit se fonder sur tel ou tel point de droit, qu'aux décrets d'une cour de justice ordinaire, qui peuvent être mis à exécution contre les individus et les localités par le pouvoir supérieur de l'Etat quand son intervention est réclamée. A l'égard de la cour mixte, il n'y aurait point de pouvoir correspondant pour en faire exécuter les décisions sur le territoire des deux parties au traité. Leur exécution ou observance dépendrait donc de l'agrément de la nation. Les deux pays seront plus portés sans aucun doute à préférer une institution judiciaire, dans laquelle ils verront une cause d'union extra-constitutionnelle et de mutuelle confiance, à ces corps constitués plus ou moins par une main étrangère et dont l'existence même annonce bien plus la division et la défiance que l'union entre les peuples en arbitrage. Au reste, si le public généralement se pénétrait de l'idée, que la cour internationale représenterait en permanence un principe d'union, —tout comme la *Supreme Court* des Etats-Unis, cet élément de leur union fédérale—en mettant ordre à ce que la justice soit gardée entre les sujets et gouvernements des deux

grands pays, le problème de la soumission à ses décrets serait bien simplifié. Les Etats exercent leurs actions ou réclamations, nécessairement, par ministère d'agents : on pourrait rédiger un corps de procédure et instituer un pouvoir exécutif, chargé de mettre à effet les décrets en opérant par injonction ou défense sur les actes des personnes. L'acte défendu, et de ce moment devenu illégal, tomberait alors sous la juridiction des tribunaux locaux d'instance inférieure et d'appel.

Bien que la partialité locale nuise parfois à la justice dans les conflits de demandes entre nationaux et étrangers, ce serait véritablement une trop terrible accusation que d'alléguer que la justice, aujourd'hui, se fausse dans la majeure partie de ces cas-là. Mais qu'on le remarque : la tendance de l'institution proposée, de cette cour commune de judicature, si on la constituait d'après les principes précédemment exposés, serait précisément de faire, avec le temps, disparaître des contestations entre les sujets des deux gouvernements toute distinction fâcheuse, toute jalousie nationale.

L'importance extrême d'un pareil résultat, pour le bien des deux nations et pour celui de la civilisation, et ses rapports avec l'objet de cette commission, semblaient justifier la liberté que celle-ci prend de soumettre, très respectueusement, ces représentations aux gouvernements respectifs.

## Ministère des Chemins de fer et Canaux.

EXTRAIT *d'un rapport fait au ministère de la Guerre à Washington, par le général J. M. Wilson, l'ingénieur en chef, de l'armée des Etats-Unis, sur un prelevé préliminaire pour un canal de navire entre les Grands Lacs et la Rivière Hudson, en date du* 13 *juillet* 1897, *ce relevé ayant été fait par le major T. W. Symons. (Imprimé dans les documents de la session du* 55*e congrès, document n°* 86.)

"Le major Symons dit qu'il y a trois routes possibles pour un canal de navires, entièrement sur le territoire américain entre les Grands Lacs et les eaux navigables de l'Hudson.

"La route en premier lieu mentionnée s'étend du lac Erié, *via* le haut de la rivière Niagara, jusque dans le voisinage de Tonawanda ou Lasalle, puis par un canal avec écluses jusqu'au bas de la rivière Niagara à ou près de Lewiston, ou jusqu'à quelque endroit sur le lac Ontario, puis à travers le lac Ontario jusqu'à Oswego; puis en remontant les rivières Oswego et Oneida jusqu'au lac Oneida et à travers le lac Oneida; puis à travers la hauteur des terres jusqu'à la rivière Mohawk, et en descendant cette rivière jusqu'à l'Hudson, à Troy; puis en descendant l'Hudson. Cette route est désignée sous le nom de route d'Oswego.

"La seconde route suit la ligne du canal Erié à partir du lac Erié et la rivière Niagara jusqu'à l'Hudson, ou par cette ligne modifiée de manière à fournir un canal descendant continuellement depuis le lac Erié jusqu'à l'Hudson. Elle est désignée sous le nom de route du canal Erié.

"La troisième route coïncide avec la première depuis le lac Erié jusqu'au lac Ontario, passant de là à travers le lac Ontario, jusqu'au fleuve Saint-Laurent et en descendant ce fleuve jusqu'à quelque endroit près d'Ogdensburg; puis traversant l'Etat de New-York jusqu'au lac Champlain et remontant ce lac jusqu'à sa tête, et delà suivant en général la route du canal Champlain jusqu'à l'Hudson à Troy. Bien que l'officier local la mentionne comme une route possible, il est d'opinion, pour les raisons énoncées, que ce n'est pas une route praticable.

"Le rapport mentionne encore une autre route—la route du Saint-Laurent à Champlain—qui toute, à l'exception d'une petite portion, se trouve dans les Etats-Unis.

"Il discute dans ce rapport les mérites relatifs de ces routes, et l'officier local est d'avis que la meilleure route pour le canal projeté est celle qui passe par la rivière Niagara, le lac Ontario, Oswego, le lac Oneida, et les rivières Mohawk et Hudson; que pour construire ce canal à partir des grands lacs jusqu'à l'océan, par aucune des routes possibles mentionnées, il faudrait dépenser, en chiffres ronds, $200,000,000, en comptant en très grande mesure sur l'action de l'Etat de New-York relativement à ses canaux, coursiers d'alimentation, réservoirs, etc.; que pour entretenir le canal et le conserver ainsi que ses ouvrages en bon état de réparations, y compris le manœuvrement des écluses, ponts, etc., et l'entretien des chenaux dans les rivières, des réservoirs, coursiers d'alimentation, etc., il faudrait, en chiffres ronds, dépenser $2,000,000 par année, et qu'un tel canal, s'il était construit, n'aurait aucune valeur militaire. Il est de plus d'opinion que la construction de ce canal n'est pas un projet digne d'entreprise par le gouvernement général, parce que les bénéfices qu'il pourrait en retirer ne seraient pas, à proprement parler, proportionnés au coût de sa construction.

"Le major Symons est aussi d'opinion que le canal Erié, lorsqu'il sera agrandi selon les plans actuels de l'Etat de New-York, si l'on écarte toutes les restrictions imposées par l'Etat pour son usage, donnera des avantages commerciaux virtuellement égaux à ceux qu'offrirait un canal de navires; et que, s'il est encore amélioré par l'agrandissement de manière à permettre aux barges de 1,500 tonneaux de passer, en faisant les changements nécessaires d'alignement qui donnent un canal continuellement descendant tout le long depuis le lac Erié jusqu'à l'Hudson, et en canalisant la rivière Mohawk, ce canal amélioré, navigué par les barges, permettrait de transporter le fret entre l'est et l'ouest à meilleur marché que par un canal de navires navigué par les grands navires des lacs ou de l'océan. Et le major Symons dit que l'agrandissement du canal Erié, tel que recommandé, avec toutes choses adaptées au transport de tonnage des lacs, est un projet méritant d'être entrepris par le gouver-

nement général, parce que les avantages à en retirer seraient proportionnés au coût, que l'on évalue approximativement à un quart de celui d'un canal de navires.

"Le coût des relevés nécessaires pour un canal de navire, par la route Niagara-Oswego est évalué à $190,000. Un relevé entièrement indépendant pour l'agrandissement du canal Erié et la canalisation de la rivière Mohawk coûterait, selon l'estimation, $125,000. On estime de plus qu'un relevé commun pour le canal de navires Niagara-Oswego, et pour l'agrandissement du canal Erié, coûterait $250,000. A ce propos, il est dit dans le rapport que ces relevés doivent précéder la préparation des plans et devis détaillés du coût des améliorations, et que tout le projet des relevés est basé sur l'usage d'écluses de type ordinaire et de la dimension mentionnée dans ce rapport."

# INDEX



